И. Шевченко-Красногорскій.

ПО ВОЛГѢ и КАСПІЮ

Путевые наброски.

С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Главнаго Управленія Удѣловъ, Моховая, 40.
1895.

И. Шевченко-Красногорскій.

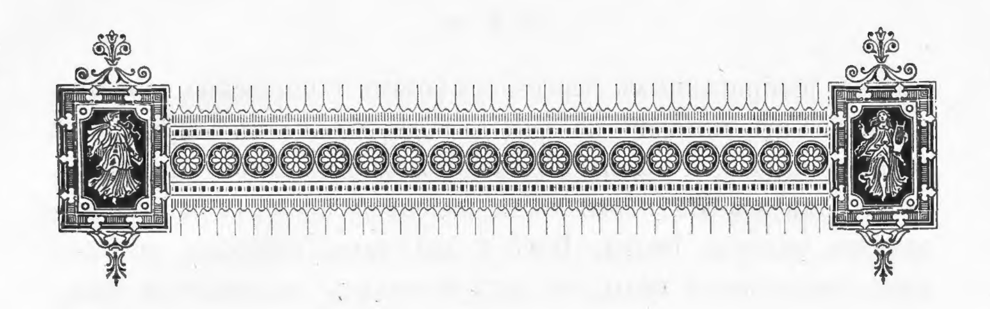
ПО ВОЛГѢ и КАСПІЮ

Путевые наброски.



С.-ПЕТЕРБУРГЪ.
Типографія Главнаго Управленія Удѣловъ, Моховая 40.
1895.

Дозволено цензурою. С.-Петербургъ, 21-го Іюля 1895 г.



I.

Сыровато-холоднымъ вечеромъ выѣхавъ изъ Петербурга, я на утро проснулся въ Москвѣ, залитой свѣтомъ и тепломъ майскаго солнца. Весна была въ полномъ разгарѣ; даже недовѣрчивыя къ ней липы, и тѣ начинали распускаться, подчиняясь ея всевозрастающей власти. Чудная погода сопровождала меня и къ Нижнему-Новгороду.

Впервые видѣлъ я Нижній, по всѣмъ отзывамъ, самый красивый городъ на Волгѣ. Въ самомъ дѣлѣ, онъ очень картинно размѣстился по желто-песчаному, испещренному зеленью скату высокаго, дугою изогнувшагося берега, гдѣ Ока и Волга сливаются въ одну широкую водную равнину. Взгромоздившійся на шестидесяти-саженной вершинѣ «Часовой» горы Кремль, обнесенный высокою, отъ времени замѣтно разрушающеюся стѣною, съ зубцами и бойницами, придаетъ еще болѣе эффектный видъ Нижнему, разсматриваемому со стороны рѣки. Но по истинѣ великолѣпная панорама открывается предъ глазами, если съ Кремля или съ «откоса» — третьяго отъ уровня воды яруса набережной вблизи Кремля — смотрѣть на лѣвый, луговой берегъ Волги. Особенно сильное впечатлѣніе испытывается вечеромъ, когда приближающіяся сумерки сглаживаютъ отдѣльные изъяны и шероховатости ландшафта. На необъятномъ пространствѣ, уходящемъ въ невѣдомую даль, обрамленную еще не успѣвшею померкнуть золотисто-палевою полоскою надвигающагося на землю неба, виднѣются слабыя очертанія тамъ

и сямъ разбросанныхъ деревень; мѣстами таинственно чернѣетъ лѣсъ; кое-гдѣ мигаютъ костры, а сюда, ближе къ рѣкѣ, среди темно-зеленѣющей травы, выдѣляются своимъ матово-стальнымъ отблескомъ гладкія поверхности маленькихъ озеръ, остатки недавняго разлива Волги. Вотъ и она сама, спокойно катящая свои помутнѣвшія воды, на лонѣ которыхъ задремали и большія неуклюжія барки, и крохотныя лодчонки рыбаковъ... Омывая подножья Кремля и «откоса», она сворачиваетъ вправо и, пока совсѣмъ не скроется изъ глазъ, все кажется какою-то быстро съуживающеюся тропинкой... Трепетный шорохъ вечера охватывается густѣющею тьмою и мало-по-малу переходитъ въ нѣмую тишину ночи...

Самъ по себѣ, Нижній не представляетъ ничего особеннаго. Много говоря собою о прошломъ, онъ въ настоящее время ничѣмъ не отличается отъ общаго типа нашихъ губернскихъ городовъ. Полусонный впродолженіе одиннадцати мѣсяцевъ въ году, онъ оживляется только въ концѣ іюля и началѣ августа, благодаря знаменитой, и то больше по старой памяти, нижегородской ярмаркѣ.

Это «всероссійское торжище» на сотни милліоновъ рублей не только не уменьшается по своимъ оборотамъ, но даже увеличивается съ каждымъ годомъ. Тѣмъ не менѣе, ростъ его все больше отстаетъ отъ общаго развитія нашей внутренней торговли, изъ оборотовъ которой все меньшая и меньшая часть остается на долю нижегородской ярмарки, такъ что, абсолютно возрастая по своимъ операціямъ, ярмарка—въ отношеніи всей русской торговли—несомнѣнно падаетъ, что̀ неизбѣжно проистекаетъ изъ самыхъ условій существованія ярмарокъ. Чѣмъ безопаснѣе, легче и удобнѣе становятся пути сообщенія и чѣмъ больше возникаетъ въ данной странѣ пунктовъ производства товаровъ, тѣмъ меньшая надобность оказывается въ какомъ-нибудь одномъ складочномъ центрѣ, куда къ заранѣе опредѣленному сроку изъ разныхъ мѣстъ свозились-бы на продажу произведенія добывающей и обработывающей промышленности. Поэтому-то на нижегородской ярмаркѣ и наблюдаются такія явленія, что, напримѣръ, привозъ чая, который раньше шелъ въ Нижній черезъ Сибирь громадными партіями, нынѣ замѣтно сокращается: доставка его изъ Китая моремъ въ Одессу на судахъ Добровольнаго Флота и на частныхъ англійскихъ и нѣ-

мецкихъ пароходахъ обходится дешевле и совершается скорѣе, чѣмъ сухимъ путемъ чрезъ Сибирь. Наоборотъ, металлы и металлическія издѣлія уральскихъ заводовъ, занимающіе на ярмаркѣ второе по своей цѣнности мѣсто, продолжаютъ въ значительномъ количествѣ сосредоточиваться на нижегородской ярмаркѣ: доставка ихъ съ Урала не можетъ быть производима во всякое любое время такъ скоро и дешево, какъ въ навигацію по Чусовой, Бѣлой и Камѣ. Точно такъ-же и относительно мануфактурныхъ товаровъ, которымъ принадлежитъ первое мѣсто на ярмаркѣ. Главными покупщиками этихъ товаровъ являются теперь сибиряки, среднеазіятскіе наши купцы, да еще персіяне, кому по отдаленности и дороговизнѣ пути было-бы очень затруднительно избѣгнуть необходимости въ запасахъ, т. е. въ выпискѣ товаровъ лишь постепенно, по мѣрѣ ихъ распродажи. Да и эти покупатели мало-по-малу начинаютъ дѣлать закупки непосредственно на московскихъ, владимірскихъ и лодзинскихъ фабрикахъ.

Было-бы, однако, ошибочно думать, что дни нижегородской ярмарки уже сочтены. Силою вещей обреченная на смерть, отъ которой, конечно, не спасутъ ее никакія искусственныя мѣры, ярмарка проживетъ, вѣроятно, еще не одинъ десятокъ лѣтъ, съ одной стороны, потому, что привычка не уступаетъ сразу новымъ условіямъ жизни, а съ другой—потому, что передвиженіе товаровъ по Россіи все еще обставлено многими весьма неблагопріятными условіями.

Какъ-бы то ни было, но въ ярмарку Нижній оживляется; а зарѣчная, на лѣвомъ берегу Оки, часть его—Кунавино, гдѣ находится и вокзалъ желѣзной дороги, совершенно воскресаетъ: въ Кунавинѣ и происходитъ самая ярмарка.

Теперь Кунавино было мертво; гостинницы пусты, лавки закрыты, и подъ стоящимъ на берегу большимъ деревяннымъ навѣсомъ съ вывѣскою: «Кустарныя издѣлія Пермской губерніи» оказались только какой-то мирно почивавшій крестьянинъ, да лошаденка, лѣниво жевавшая брошенную ей охапку сѣна. На улицѣ почти никакого движенія; даже мелкая, ѣдкая пыль, обильно покрывающая Кунавино, и та словно нехотя подымалась подъ легкимъ прерывистымъ вѣтромъ. Только на «сибирской пристани», куда для нагрузки и выгрузки товаровъ пристаютъ суда съ верхняго и нижняго плесовъ Волги, замѣча-

лось оживленіе. Время усиленной, горячей дѣятельности на пристани еще не наступило — оно начинается съ половины мая,—но пристань уже проснулась послѣ зимней спячки. Шло торопливое исправленіе товарныхъ лабазовъ; наскоро дочинивались и подновлялись маленькіе деревянные домишки, гдѣ лѣтомъ помѣщаются конторы многочисленныхъ волжскихъ пароходствъ; перекладывались попорченные шпалы и рельсы, проложенные отъ желѣзной дороги къ пристани для подачи конною тягою товарныхъ вагоновъ; разгружались громадныя, слишкомъ сорокасаженныя баржи съ рыбою, шерстью, хлопкомъ и иными продуктами низовьевъ Волги, Каспія, Кавказа и Туркестана.

Выгрузка совершалась самымъ первобытнымъ способомъ: десятипудовые тюки переносились изъ трюма баржей на берегъ на спинахъ рабочихъ. У каждаго изъ нихъ на спинѣ былъ надѣтъ дерюжный, наполненный тряпьемъ или мочалою мѣшокъ съ утолщеніемъ внизу, къ поясницѣ, чтобы грузъ лежалъ плотнѣе и не сползалъ при переноскѣ. Прежде рабочіе придерживали грузы желѣзными крючьями; теперь-же это воспрещено, чтобы не портилась упаковка товара. Работа производилась быстро, безъ передышки; подрядчикъ, получающій отъ пароходства за выгрузку по полкопѣйки съ пуда, усердно понуждалъ тѣхъ, кто замѣшкивался; требовалось скорѣе освободить баржу для нагрузки въ нее кладей, отправлявшихся въ обратномъ направленіи, къ Астрахани и далѣе, на Каспій. День былъ очень теплый и выгрузчики для облегченія себя поснимали рубахи, оставаясь только въ лаптяхъ и штанахъ. Лишь одинъ, совсѣмъ еще молодой рабочій, какъ видно, стыдясь обнажать свое тѣло, облачился въ длинную, чуть не до пятъ, широкую сѣрую холщевую рубаху.

Работа на одной сибирской пристани занимаетъ лѣтомъ тысячи рукъ. Но пока успѣли подойти только первые по открытіи навигаціи транспорты, такъ что много рабочихъ, изъ разныхъ мѣстъ прибывшихъ въ Нижній на заработки, въ ожиданіи дѣла, праздно сновало по пристани, проѣдая послѣднія крохи. Помимо этого пришлаго деревенскаго люда, въ Нижнемъ на каждомъ шагу встрѣчались толпы бѣдняковъ. Особенно было замѣтно это вечеромъ, когда у дверей ночлежнаго пріюта, на бѣлой стѣнѣ котораго крупными буквами прописаны главнѣй-

шія правила для ночлежниковъ: «быть трезвымъ; табаку не курить; пѣсенъ не пѣть» и т. д., столпилась куча голытьбы, терпѣливо ожидавшей, когда двери пріюта гостепріимно откроются на ночь. Но пріютъ невеликъ и только небольшая часть всѣхъ нуждающихся въ кровѣ можетъ помѣститься въ немъ. Остальные бездомники принуждены проводить ночи, — благо не холодно, — подъ открытымъ небомъ, гдѣ-нибудь на папертяхъ церквей, на садовыхъ скамейкахъ, словомъ,—гдѣ придется...



II.

Было ясное, теплое, хотя немножко вѣтреное утро, когда, послѣ обычной суматохи, всегда предшествующей у насъ отходу и желѣзнодорожныхъ поѣздовъ, и пароходовъ, увозившій меня изъ Нижняго въ Казань пароходъ тихо отвалилъ отъ городской пристани, давъ предварительно три протяжныхъ, густо-басовыхъ свистка, отъ которыхъ у человѣка даже и съ крѣпкими нервами могутъ съ непривычки забѣгать мурашки по кожѣ.

Пароходъ былъ громадный, длиною въ сорокъ, а шириною слишкомъ въ семь саженъ, трехъ-этажный, одинъ изъ тѣхъ срочно-пассажирскихъ пароходовъ американскаго типа, что̀ представляютъ собою цѣлые плавучіе дома, движимые двумя боковыми колесами. Теперь появились на Волгѣ еще пароходы тоже американскаго типа, но съ большими *задними* колесами, укрѣпленными какъ-разъ за кормою, почти въ уровень съ нею. Такіе пароходы, заведенные, кажется, только фирмою «А. Зевеке», не считаются, однако, практичными, потому что массивные корпусы ихъ вытѣсняютъ слишкомъ много воды для того, чтобы заднія колеса были въ состояніи забирать ее такъ глубоко, какъ боковыя; они скользятъ по поверхности воды, тѣмъ самымъ замедляя ходъ парохода. За то заднія колеса удобны тѣмъ, что при нихъ пароходъ можетъ идти смѣлѣе, чѣмъ съ колесами боковыми, которыя при узкомъ волжскомъ фарватерѣ

въ лѣтнее время легко могутъ задѣвать грунтъ, особенно при поворотахъ.

Принаровленные къ неглубокому руслу рѣки и потому плоскодонные, мелкосидящіе, пароходы американскаго типа вмѣщаютъ въ себѣ до полутора тысячъ пассажировъ, да еще забираютъ до десяти тысячъ пудовъ груза. Несмотря на свою громоздкость, они ходятъ довольно скоро, пробѣгая въ 18—20 часовъ трехсотвосьмидесяти-верстное разстояніе отъ Нижняго до Казани, такъ что уже съ одной этой стороны предпочитаются волжскимъ пароходамъ старой системы. Еще болѣе подкупаютъ они тѣми удобствами, о какихъ и помина нѣтъ на пароходахъ прежняго устройства, тѣсныхъ, грязноватыхъ, непривѣтливыхъ. Нечего и говорить, какъ хороши на нихъ помѣщенія для публики перваго класса. Тутъ и отдѣльныя уютныя каюты, освѣщаемыя, какъ и весь пароходъ, электричествомъ, и ванная, и просторная общая столовая, и миніатюрная, устланная ковромъ гостиная съ мягкою мебелью, зеркалами, піанино, газетами. Для второклассныхъ пассажировъ каюты и столовая обставлены нѣсколько попроще, но все-же, очень прилично и удобно. Даже для публики третьяго класса, о которой меньше всего заботятся, устроены вполнѣ удовлетворительныя помѣщенія, не въ душныхъ трюмахъ, гдѣ, какъ напримѣръ, на черноморскихъ пароходахъ, пассажиръ рискуетъ задохнуться въ спертомъ воздухѣ, а на закрытой со всѣхъ сторонъ палубѣ, со спальными мѣстами. Справедливость требуетъ прибавить, что нерѣдко и американскими пароходами набирается третьеклассныхъ пассажировъ далеко сверхъ комплекта, такъ что многимъ изъ нихъ приходится тогда располагаться какъ попало.

Безпрерывно сотрясаясь своимъ колоссальнымъ кузовомъ, пароходъ шелъ, держась ближе то къ одному, то къ другому берегу. Такое лавированіе вызывалось испещряющими волжское плесо наносами, теперь почти незамѣтными подъ водою и потому особенно опасными для пароходовъ. Только раннею весною, вслѣдъ за вскрытіемъ Волги, воды въ ней бываетъ такъ много, что пароходы могутъ идти свободно, не обращая вниманія ни на какія мели или, по мѣстной терминологіи, «перекаты». Эти перекаты, какъ и большинство волжскихъ острововъ, обязаны своимъ происхожденіемъ преимущественно

многочисленнымъ притокамъ Волги. Ея теченіе въ «межень», т. е. въ нормальномъ состояніи послѣ вешняго половодья, и само по себѣ слабо; сталкиваясь-же съ перпендикулярнымъ къ нему теченіемъ притоковъ, оно еще болѣе замедляется, почему приносимые притоками илъ, глина и песокъ спокойно осѣдають на днѣ Волги не вдалекѣ отъ устьевъ притоковъ. Этимъ объясняется и обычная форма перекатовъ и островов, узкихъ и длинныхъ. Изъ одной рѣки образуется, благодаря островамъ, нѣсколько притоковъ, которые, въ отличіе отъ главнаго русла—*коренной* Волги, зовутся «воложками». Случается иной разъ, что пароходъ предпочитаетъ идти воложкою, чтобы не рисковать сѣсть на мель на «коренной». Вообще, въ лѣтнюю пору вся Волга сильно мелѣетъ, а между Нижнимъ и Казанью часто обнажаетъ такіе сплошные перекаты, что въ концѣ іюля даже легко нагруженные суда не могутъ проходить и должны по нѣсколько разъ «паузиться», т. е. отгружать товаръ, чтобы на лодкахъ перевозить его по частямъ чрезъ такія, едва прикрытыя водою отмели.

Подобнаго рода явленія, крайне затрудняющія судоходство, повторяются на Волгѣ, въ большей или меньшей степени, каждую навигацію. Съ ними успѣли уже настолько свыкнуться, что готовы видѣть въ нихъ нѣчто неотразимо-стихійное, противъ чего невозможно бороться и съ чѣмъ поневолѣ нужно мириться. Оно, пожалуй, такъ и есть на самомъ дѣлѣ, потому что всѣ до сихъ поръ предпринимавшіяся мѣры къ улучшенію естественныхъ условій волжскаго судоходства не привели ни къ какимъ ощутительнымъ результутамъ. Волга по-прежнему озорничаетъ, продолжая отходить отъ лѣваго берега и подмывать правый, засорять свое русло и капризно мѣнять фарватеръ. Чтобы справиться съ нею, пришлось-бы произвести сложный рядъ строго-систематическихъ работъ по укрѣпленію ея береговъ, освобожденію и защитѣ ея отъ наносовъ и по урегулированію ея теченія. Это потребовало-бы впродолженіе нѣсколькихъ лѣтъ такихъ громадныхъ денежныхъ затратъ, о какихъ нечего и думать въ настоящее время. Съ одной стороны, платежныя силы населенія и безъ того уже на столько напряжены у насъ, что дальнѣйшее увеличеніе государственнаго бюджета было-бы мыслимо лишь при существенномъ измѣненіи нашей финансовой политики. Съ другой стороны, при ны-

нѣшнемъ характерѣ распредѣленія государственныхъ расходовъ, только очень незначительная часть ихъ можетъ удѣляться на улучшеніе водяныхъ путей сообщенія. Понятно, что при этихъ условіяхъ не можетъ быть и рѣчи о такихъ, напримѣръ, грандіозныхъ затратахъ, съ какими было связано устраненіе естественныхъ помѣхъ правильному судоходству по Рейну. Правда, еще полвѣка тому назадъ были установлены у насъ особыя рѣчныя пошлины, въ размѣрѣ одной четверти процента со стоимости перевозимыхъ по Волгѣ грузовъ, независимо отъ рода товаровъ и отъ разстоянія. Эти пошлины были введены съ тѣмъ, чтобы собираемый такимъ образомъ капиталъ шелъ на нужды нашихъ водяныхъ сообщеній. Но такъ какъ опредѣленіе стоимости грузовъ предоставляется самимъ отправителямъ и такъ какъ надлежащаго контроля за дѣйствительнымъ поступленіемъ пошлинъ въ казну не существуетъ, то и роль ихъ для Волги оказывается совсѣмъ ничтожною: можетъ быть, онѣ собираются и аккуратно, только до государственнаго казначейства ихъ доходитъ слишкомъ мало... Ко всему этому не лишнее добавить, что усиленныя заботы о постройкахъ желѣзныхъ дорогъ до послѣдняго времени значительно отвлекали у насъ вниманіе отъ естественныхъ путей сообщенія, подобно тому, какъ заботливость объ обработывающей промышленности не оставляла мѣста для содѣйствія земледѣлію, хотя именно оно давало и даетъ основной тонъ всей хозяйственной жизни Россіи.

Такъ или иначе, но серьезныхъ систематическихъ работъ по улучшенію условій волжскаго судоходства до настоящаго времени не предпринято и дѣло ограничивается лишь частичными исправленіями: на тотъ или другой перекатъ поставятъ землечерпательную машину, въ томъ или другомъ мѣстѣ укрѣпятъ берегъ или соорудятъ плотину для предохраненія отъ наносовъ и т. д. Все это дѣлается отрывочно, безъ общаго плана и, какъ утверждаютъ нѣкоторые гидротехники, въ концѣ-концовъ скорѣе портитъ, чѣмъ улучшаетъ весь волжскій путь въ его цѣломъ, заставляя Волгу, словно въ отместку, еще сильнѣе своевольничать въ остальномъ ея теченіи. Между тѣмъ, нынѣшніе капризы Волги поглощаютъ на однѣ только товарныя перегрузки на перекатахъ массу труда и капитала, которые напрасно увеличиваютъ стоимость перевозимыхъ грузовъ и, при

иныхъ условіяхъ, могли-бы найти себѣ болѣе производительное приложеніе. Вверхъ и внизъ по Волгѣ проходитъ товаровъ ежегодно на сотни милліоновъ. Помимо рыбы, соли, хлопка, желѣза, лѣса, и прочихъ партіонныхъ грузовъ, одного хлѣба передвигается на сумму около 200 милліоновъ рублей. Понятно, что всякое замедленіе въ доставкѣ такого огромнаго количества грузовъ само по себѣ есть уже крупный убытокъ въ нашемъ общественномъ хозяйствѣ...

Пока на эту тему шли у насъ разговоры на пароходѣ, мы успѣли далеко оставить за собою и «Артемьевскіе луга»—низину, сейчасъ-же за Нижнимъ растянувшуюся верстъ на пятнадцать вдоль праваго берега,—и лежащее на томъ же берегу богатое село Лысково, гдѣ, въ ожиданіи отправки къ Рыбинску, а оттуда въ С.-Петербургъ, скопляются за зиму громадные запасы хлѣба. Миновали мы и бѣдный, совсѣмъ убогій городишко Макарьевъ, который прежде, благодаря непосредственному сосѣдству съ «Макарьевской ярмаркой», три четверти вѣка тому назадъ перенесенной въ Нижній, пользовался широкою извѣстностью; теперь онъ забытъ почти всѣми, кромѣ Волги, по веснамъ неизмѣнно наводняющей его площадь и улицы и превращающей городъ въ своеобразную Венецію. Ту-же участь претерпѣваетъ и весь лѣвый берегъ, почти сплошь низменный, обильно заливаемый въ половодье и потому, въ общемъ, заселенный лишь на такомъ разстояніи отъ воды, куда разливъ не достигаетъ.

Хороша и привольна эта зеленая ширь луговой стороны рѣки; но однообразіе ея скоро утомляетъ вниманіе, и взоры съ удовольствіемъ переносятся на отвѣсныя кручи, по мѣстному названію—яры, и покрытые густою порослью уступы праваго берега, гдѣ еще много живописной дикости, такъ импонирующей постоянному обитателю столицы...

Мы плыли, а встрѣчный вѣтеръ усиливался, сгоняя тяжелыя тучи. Издали, слѣва, быстро понеслась прямо на насъ какая-то живая сѣрая стѣна и чрезъ секунду-другую по крышѣ парохода рѣзко забарабанили крупныя дождевыя капли. Разразилась сильная гроза; поминутно сверкала молнія; гулко раздавались громовые удары. Волга стонала и пѣнилась; было какъ-то пріятно и жутко чувствовать себя среди разбушевавшейся природы. Пошли толки о благотворности этой грозы

послѣ продолжительнаго бездождья... Тѣмъ временемъ, тучи разсѣялись; снова радостно заблистало солнце и наряднѣе засверкала въ его лучахъ молодая глянцовитая зелень осокорей, этихъ вѣрныхъ спутниковъ Волги на всемъ ея теченіи вплоть до Астрахани. Навстрѣчу намъ все чаще стали попадаться разнокалиберныя, всевозможныхъ наименованій грузовыя суда, влекомыя буксирными пароходами, немилосердно пыхтѣвшими и сопѣвшими. Разобраться въ волжскихъ судахъ—дѣло для новичка очень мудреное. Тутъ есть и «бѣляны», и «коломенки», и «разшивы», и «баржи» съ «полубаржами», и «досчаники», «шитики», «подчалки», «межеумки» и т. д. Каждое изъ этихъ судовъ имѣетъ свою особенность въ постройкѣ, у каждаго свое спеціальное назначеніе.

Буксирные пароходы давно убили волжское бурлачество, какъ самостоятельный промыселъ, поддерживавшій жалкое существованіе не одной тысячи крестьянскихъ душъ; но и теперь еще суда вверхъ по Волгѣ движутся иной разъ при помощи лямки. Мы видѣли съ парохода, какъ вдоль береговой полосы, мѣстами уставленной полосатыми столбами для фонарей, предупреждающихъ о меляхъ, проходило гуськомъ по пяти-шести мужиковъ, тянувшихъ лодки съ кладью. Это были «косоушки», подымающія до трехъ тысячъ пудовъ груза и коекакъ прокармливающія своихъ хозяевъ.

Не останавливаясь, мы прошли передъ бѣлѣвшими отъ цвѣтущихъ яблонь селами — Бармино, Сомовка и еще какими-то другими. Владѣльцы яблочныхъ садовъ, мѣстные крестьяне, сами мало занимаются этимъ дѣломъ, какъ неподручнымъ, и по большей части сдаютъ свои сады въ многолѣтнюю аренду купцамъ. Въ урожайные годы, когда съ одного дерева получается до семи и восьми пудовъ яблоковъ, общій сборъ ихъ бываетъ такъ великъ, что, напримѣръ, изъ одной Сомовки вывозится болѣе ста тысячъ пудовъ.

Дальше, при впаденіи Суры въ Волгу, показался Васильсурскъ — по-просту, Василь-городокъ, своимъ наружнымъ видомъ только немногимъ превосходящій большую деревню, но за то очень красиво расположенный въ садахъ на возвышенномъ берегу. Врядъ-ли чѣмъ другимъ можетъ похвалиться Василь,—развѣ еще своими крупными и нѣжными сурскими

стерлядями. За Василемъ потянулись густоодѣтыя лѣсомъ крутыя Фадевы горы.

Часа черезъ два, которые незамѣтно промелькнули въ оживленной бесѣдѣ, мы подошли къ Козьмодемьянску, амфитеатромъ размѣстившемуся по береговому склону, какъ-разъ въ томъ пунктѣ, гдѣ Волга дѣлаетъ крутой поворотъ къ юго-востоку. Со стороны рѣки, Козьмодемьянскъ кажется вполнѣ приличнымъ для уѣзднаго города средней руки. Въ немъ насчитывается до десяти тысячъ жителей, число которыхъ ежегодно возростаетъ въ іюлѣ, когда здѣсь бываетъ значительная лѣсная ярмарка. Масса строевого лѣса сплавляется сюда съ сѣвера по Ветлугѣ и распродается, частью, для мѣстныхъ нуждъ, главнымъ-же образомъ—для низовыхъ губерній, куда онъ идетъ по Волгѣ и сплавомъ, и на особыхъ баркахъ-бѣлянахъ. Обыкновенно, на козьмодемьянской ярмаркѣ торгуютъ очень бойко; но за послѣдніе годы много лѣсныхъ матеріаловъ оставалось нераспроданнымъ, несмотря на то, что цѣны на нихъ стояли гораздо ниже прежнихъ: покупательная способность не могла не ослабѣть вслѣдствіе сильныхъ неурожаевъ...

Отъ Козьмодемьянска пароходъ направился къ «столицѣ Чувашскаго царства», какъ въ шутку называютъ маленькій городокъ Чебоксары, дѣйствительно служащій центральнымъ пунктомъ для окружнаго населенія—чувашей или, по-русски, «смирныхъ», на видъ крайне жалкаго, приниженнаго народа, числящагося въ христіанствѣ, но до сихъ поръ не освободившагося отъ самыхъ грубыхъ языческихъ вѣрованій и обрядовъ. Намъ не удалось, однако, разглядѣть городокъ: была уже ночь и надъ лежащими въ лощинѣ, среди лѣсистыхъ горъ, Чебоксарами вѣялъ глубокій сонъ; лишь кое-гдѣ въ окнахъ еще свѣтились запоздалые огни. Ночью-же пришлось миновать и одинъ изъ самыхъ лучшихъ волжскихъ затоновъ (заливчиковъ) Звенигскій, онъ же—Красноярскій. Тутъ зимуетъ много судовъ, спасающихся отъ осенняго, а особливо отъ стремительнаго весенняго ледохода. Почти полное отсутствіе гаваней на Волгѣ, въ которыхъ могли-бы безопасно укрываться на зиму волжскія суда, заставляетъ ихъ пользоваться затонами, какъ единственными, хотя и не всегда надежными, убѣжищами.

Рано утромъ мы прошли мимо крохотнаго Свіяжска, основаннаго еще Иваномъ Грознымъ, послѣ перваго неудачнаго

похода на Казань. Благодаря своему выгодному положенію на горѣ, господствующей надъ окрестностями, Свіяжскъ имѣлъ тогда важное стратегическое значеніе. Нынѣ-же гора эта служитъ болѣе мирнымъ цѣлямъ: въ ней производятся ломки известковаго плитняка.

Въ пять часовъ утра пароходъ причалилъ къ Усть-Казанской пристани.



III.

Казань, съ ея стариннымъ кремлемъ, высокими главами православныхъ церквей, башнею татарской царицы Сумбеки, минаретами и зеленью садовъ, еще издали виднѣлась съ парохода, какъ бы окутанная въ сѣроватую, не то туманную, не то пыльную пелену.

Въ отличіе отъ большинства волжскихъ городовъ, Казань лежитъ на лѣвомъ берегу. Было время, когда она стояла при самомъ сліяніи Казанки съ Волгою. Съ той поры Волга, продолжая подмывать свой правый берегъ и обмелять лѣвый, отодвинулась отъ Казани на семь верстъ и теперь нужны добрыхъ полчаса, чтобы съ пристани на лошадяхъ добраться до города. У пристани-же, на время навигаціи, выростаетъ свой особый городокъ. На большомъ протяженіи вдоль рѣки, двумя параллельными рядами, образующими широкую улицу, растянулись деревянныя постройки. Съ одной стороны, ближе къ Волгѣ, стоятъ многочисленныя конторы пароходствъ и сарайчики для склада товаровъ. По другую-же сторону улицы выстроены лавки, харчевни, трактиры, заѣзжіе дома, малоопрятные внутри и совсѣмъ не презентабельные снаружи. Всюду оживленное движеніе; вездѣ кипитъ работа; въ воздухѣ неумолчный шумъ и гамъ. Тутъ нагружаются на баржи и пароходы продукты казанской промышленности; тамъ сгружаются привезенные для Казани товары, которые затѣмъ и наваливаются на длинные и низкіе роспуски ломовыхъ извощиковъ-татаръ въ своеобразныхъ войлочныхъ шапкахъ; здѣсь, поджи-

дая сѣдоковъ, толпятся легковые извощики, тоже, по преимуществу, татары, а дальше, въ концѣ пристани, по пути къ городу, стоятъ маленькіе простенькіе вагоны конно-желѣзной дороги, отходящіе и приходящіе чрезъ каждую четверть часа, вагоны, внутри которыхъ, къ слову сказать, не возбраняется куреніе табаку. Группы крестьянъ, собравшихся на отхожіе промыслы, семьи полунищихъ переселенцевъ, малоземельемъ гонимыя въ сибирскія губерніи и часто по недѣлямъ напрасно поджидающія въ Казани дешеваго парохода, который довезъ-бы ихъ до Перми; разнощики, вынесшіе на потребу судорабочихъ съѣстные припасы подозрительнаго качества; пароходные прикащики; прибывающіе и отбывающіе пассажиры,—все это смѣшалось, какъ въ калейдоскопѣ, въ одну замысловато-пеструю картину, озаренную горячимъ солнцемъ и то-и-дѣло обдаваемую густою пылью. Почва по всему берегу такова, что люди, лошади и экипажи просто вязнутъ въ глубокомъ пескѣ, отъ котораго при маломальски значительномъ вѣтрѣ подымаются клубящіяся тучи пыли. Вообще пристань производитъ очень невыгодное впечатлѣніе какого-то безпорядочнаго, чрезвычайно нечистоплотнаго базара. Казалось-бы, что такой, какъ Казань, богатый городъ долженъ былъ позаботиться о благоустройствѣ пристани, по крайней мѣрѣ, о замощеніи ея, чтобы тысячи пребывающаго на ней лѣтомъ народа избавились отъ необходимости дышать воздухомъ, насквозь пропитаннымъ пылью. Но, въ оправданіе города, говорятъ, что весь берегъ раннею весною и позднею осенью такъ далеко и глубоко заливается водою, достигающею до вторыхъ этажей построекъ, что никакія мостовыя не выдержали бы и одного наводненія, и что, поэтому, нѣтъ разсчета возводить здѣсь прочныя каменныя зданія, которыя ежегодно потребуютъ капитальнаго ремонта. Такъ со дня на день и живетъ пристань, пока не будетъ поднятъ и укрѣпленъ берегъ.

Съ пристани въ городъ дорога идетъ сперва посреди низменныхъ пустырей, а потомъ по высокой дамбѣ чрезъ пригородную часть,—Адмиралтейскую слободу,—гдѣ Петромъ Великимъ было основано, теперь уже упраздненное, адмиралтейство для постройки судовъ каспійской флотиліи. Дальше, нѣсколько влѣво, на холмѣ воздвигнутъ на широкой каменной площадкѣ каменный-же, въ видѣ усѣченной пирамиды, памятникъ пав-

шимъ подъ Казанью въ 1552 году русскимъ воинамъ. Надъ памятникомъ золоченый крестъ, а внутри памятника небольшая мрачная и сыроватая церковь, въ которой по субботамъ и воскресеньямъ отправляется служба монахами сосѣдняго Зилантовскаго монастыря. Въ притворѣ церкви виситъ старинный, недурно сохранившійся портретъ Ивана Грознаго, какъ покорителя казанскаго царства. Узкая изогнутая лѣстница ведетъ изъ церкви вглубь памятника. Тамъ абсолютная тьма, такъ что спускаться приходится со свѣчами. Могильнымъ холодомъ повѣетъ и безотчетно страшно станетъ, едва войдешь въ сводчатую, какъ-разъ подъ церковью, комнату, посреди которой на невысокомъ катафалкѣ поставленъ полуторасаженный бѣлый, съ золотыми орнаментами, гробъ съ открытою на одну сторону крышкой. Въ гробу—сотни наваленныхъ другъ на друга пожелтѣвшихъ череповъ и различныхъ костей, многія изъ которыхъ со слѣдами тяжелыхъ боевыхъ ударовъ. Эта гробница покоится на рѣшетчатомъ полу и въ отверстія рѣшетокъ тутъ и тамъ видны все кости да кости, и цѣлыя, и переломанныя. Сколько жизней погребено здѣсь, этого никто не знаетъ... Испытываешь большое облегченіе, когда изъ этой давящей, холодной и темной какъ ночь могилы выйдешь на божій свѣтъ, на тепло и просторъ.

Отъ памятника до Казани версты полторы. Городъ расположился на нѣсколькихъ холмахъ; изъ нихъ наиболѣе обрывистый, обращенный на сѣверо-западъ и омываемый рѣчкою Казанкою, занятъ кремлемъ. Самъ по себѣ, кремль мало интересенъ въ настоящее время; но съ него открывается великолѣпный видъ на окрестности. Особенно красива такъ-называемая «Швейцарія»—бугристое мѣстечко съ березовою рощей. Что̀ касается Казанки, несущей свои воды въ Волгу, то весною она обыкновенно бываетъ доступна плаванію неглубоко-сидящихъ барокъ; теперь же, воды въ ней было, какъ говорится, лишь на донышкѣ и свободно плыть по ней могъ развѣ только тотъ «сизый селезень», о которомъ поется въ извѣстной пѣснѣ.

Узкимъ каналомъ—Булакъ—Казанка можетъ соединяться съ озеромъ «Кабанъ»; но для удержанія воды въ озерѣ, на которомъ устроены городскія купальни, сдѣлана при истокѣ Булака изъ Кабана плотная запруда, такъ что сквозь нее просачиваются только отдѣльныя капли воды и Булакъ остается зло-

вонной тинистой канавой. Еще больше, чѣмъ Булакъ, заражало воздухъ лежавшее въ скверѣ, почти въ центрѣ города, «Черное озеро», пока наконецъ, не додумались совершенно засыпать эту клоаку. Мыловаренные, салотопенные и кожевенные заводы, въ свою очередь, сильно насыщаютъ городскую атмосферу невыносимыми запахами. Вообще, въ санитарномъ отношеніи Казань сильно хромаетъ, чѣмъ и объясняется высокій процентъ заболѣваемости въ городѣ.

Въ случайномъ посѣтителѣ Казань не оставляетъ пріятнаго впечатлѣнія, тѣмъ болѣе лѣтомъ, когда городъ глядитъ полусоннымъ, вялымъ и скучнымъ, несмотря на свою многонаселенность. Однимъ только, помимо университета, нѣсколько отличается онъ отъ обычнаго наружнаго вида нашихъ губернскихъ городовъ, это—инородцами, которыхъ въ Казани встрѣчаешь на каждомъ шагу. Тутъ и черемисы, и мордва, и чуваши, и, главнымъ образомъ, татары. Меньшинство этихъ послѣднихъ принадлежитъ къ торговому классу и между ними попадаются люди весьма состоятельные. Значительное-же большинство составляютъ мелкіе ремесленники, прислуга, извощики, рабочіе на заводахъ и на пристани, все бѣдняки, очень выносливые, малотребовательные, честные и трезвые...

IV.

Прошло четыре дня, прежде чѣмъ мнѣ удалось выѣхать изъ Казани въ дальнѣйшій путь, «внизъ по матушкѣ, по Волгѣ». Первое, что привлекло наши взоры, это два большихъ села—Верхній и Нижній Услоны,—эффектно расположившіяся по зеленымъ отлогостямъ двухъ рядомъ стоящихъ горъ на противоположномъ Усть-Казанской пристани берегу. Оба села служатъ дачнымъ мѣстопребываніемъ преимущественно тѣхъ изъ казанцевъ, кто имѣетъ возможность не бывать въ городѣ ежедневно. Въ первомъ изъ нихъ, въ Верхнемъ-Услонѣ, указываютъ, какъ на достопримѣчательность, на запущенную теперь могилу жены знаменитаго любимца

Петра Великаго, «полудержавнаго властелина»—Меншикова, здѣсь именно, на пути въ сибирскую ссылку, схоронившаго свою жену. Но въ Верхнемъ-Услонѣ есть еще другая, такъ сказать, живая достопримѣчательность, — довольно извѣстный на Волгѣ водолазъ, крестьянинъ Бабушкинъ. Много любопытныхъ исторій разсказываютъ о томъ, сколько ловкости, находчивости и безстрашія проявлялъ онъ, когда чуть не по пятнадцати минутъ работалъ на днѣ рѣки безъ всякаго водолазнаго одѣянія. Судя по энергичному выраженію его лица, худощавой, но мускулистой фигурѣ и увѣреннымъ движеніямъ, это, дѣйствительно, натура очень интересная и недюжинная. Въ настоящее время, обладая кой-какими средствами, самъ онъ водолазнымъ дѣломъ больше не занимается, а выступаетъ лишь въ качествѣ опытнаго подрядчика-распорядителя въ тѣхъ случаяхъ—а они не рѣдки,—когда къ нему обращаются съ просьбою вытащить то или другое затонувшее судно. За хорошее вознагражденіе онъ охотно берется за такіе подряды и успѣшно выполняетъ ихъ. На казанской промышленной выставкѣ 1886 года онъ экспонировалъ изобрѣтенныя имъ модели приспособленій для подъема изъ воды большихъ парусныхъ судовъ и даже пароходовъ.

Верстъ на шестьдесятъ ниже Казани, почти противъ богатаго села Богородскаго, въ Волгу вливается многоводная Кама. Наслушавшись разсказовъ ѣхавшаго съ нами какого-то старичка, восторженнаго поклонника «матери русскихъ рѣкъ», мы ожидали увидѣть при сліяніи Волги съ Камою нѣчто изъ ряда вонъ выходящее. На самомъ дѣлѣ, видъ этого сліянія не производитъ особеннаго впечатлѣнія. Кама, отъ напора которой Волга слегка расширяется въ этомъ мѣстѣ и отступаетъ нѣсколько къ юго-западу, представляется съ парохода громаднымъ темносинимъ, съ зеленою окрайкою, клиномъ, со стороны мутножелтой Волги, вбитымъ въ ея лѣвый берегъ.

Должно быть замѣтивъ наше разочарованіе, собесѣдникъ сталъ поспѣшно сообщать о томъ, сколько судовъ и плотовъ каждый годъ проходитъ по этой «сибирской дорогѣ». Но, какъ на зло, ни одной лодки не виднѣлось теперь на безлюдно-суровой, холодомъ дышавшей Камѣ, и разговоръ, слово за слово, перешелъ къ волжскому пароходству.

За послѣднія десять лѣтъ на Волгѣ завелось, помимо па-

русныхъ и сплавныхъ судовъ, такъ много и пассажирскихъ, и грузовыхъ пароходовъ, что не всѣмъ изъ нихъ удается заручиться достаточнымъ количествомъ работы. Обиліе перевозочныхъ средствъ создало ожесточенную конкуренцію между пароходчиками. Прежде за ними бѣгали грузо-отправители, волей неволей соглашаясь на всѣ, подчасъ довольно тяжелыя условія относительно цѣнъ и сроковъ доставки; нынѣ-же, наоборотъ, пароходства, въ лицѣ своихъ агентовъ и прикащиковъ, выискиваютъ «кладчиковъ», какъ для краткости именуютъ товаро-отправителей, ухаживаютъ за ними и на перебой другъ предъ другомъ предлагаютъ имъ всяческія льготы, лишь-бы получить отъ нихъ грузъ на перевозку. Товарные фрахты сбиты вслѣдствіе этого до послѣдней возможности, и тамъ, гдѣ раньше неохотно возили за полтинникъ, теперь довольствуются двугривеннымъ и даже пятіалтыннымъ съ пуда.

Соперничество не ограничивается однимъ товарнымъ движеніемъ, но захватываетъ и пассажирское. Въ настоящее время на Волгѣ имѣется четыре большихъ пароходныхъ компаніи, у которыхъ пассажирскіе пароходыа мериканскаго типа. Это, во-первыхъ, «Кавказъ и Меркурій»,—богатѣйшее общество, дѣятельность котораго простирается и на Каспійское море и которому предоставлено исключительное, очень выгодное для него, право перевозки почты. Во-вторыхъ, «Общество пароходства по Волгѣ»; въ-третьихъ, «Самолетъ», щеголяющій именами своихъ пароходовъ: «Пушкинъ«, «Лермонтовъ», «Некрасовъ», «Гоголь», «Левъ Толстой», «Салтыковъ-Щедринъ», и т. д., и, наконецъ, въ четвертыхъ, фирма «А. Зевеке», отецъ нынѣшняго владѣльца которой первый завелъ на Волгѣ американскіе пароходы. Эти компаніи, чтобы хотя нѣсколько ослабить конкуренцію между собою, вошли во взаимное соглашеніе относительно одинаковости провозныхъ цѣнъ и очереди отправленія пароходовъ, для чего и распредѣлили полюбовно дни недѣли. Этимъ прекратилась между ними та бѣшеная гонка, когда одинъ пароходъ во что-бы то ни стало стремился придти къ пристани раньше другого, чтобы успѣть, какъ говорится, изъ подъ носа конкурента захватить наличныхъ пассажировъ и грузы. Пароходы-же остальныхъ фирмъ, все больше частныхъ лицъ, до сихъ поръ, несмотря на существующее запрещеніе, продолжаютъ взапуски гоняться, не жалѣя ни машинъ, ни топ-

лива и ежесекундно подвергая серьезной опасности жизнь команды и перевозимой публики, той, по преимуществу, «сѣрой», совсѣмъ не прихотливой публики, которая ради дешевизны перевозки спокойно переноситъ всѣ неудобства плаванія на такихъ пароходахъ и еще считаетъ пароходчиковъ своими благодѣтелями. Для этой-же «сермяжной» публики понижаютъ свои фрахты и американскіе пароходы, выдавая, такъ-называемые, «артельные», не меньше, какъ на восемь человѣкъ, билеты со скидкою 50 процентовъ съ цѣны билета III класса, такъ что, напримѣръ, отъ Казани до Астрахани переѣздъ артели обходится по 4 руб. съ человѣка. Артельные билеты предпочитаются рабочими даже и въ томъ случаѣ, когда артель состоитъ не изъ восьми, а всего изъ пяти человѣкъ, такъ какъ каждый изъ нихъ можетъ выгадать при этомъ хотя 1 руб. 60 коп., т. е. заплатить отъ Казани до Астрахани 6 руб. 40 коп., вмѣсто 8 рублей по тарифу III класса. Выгода получится еще большая, если артели удастся найти себѣ дорогою остальныхъ, до полнаго комплекта, товарищей-попутчиковъ.

Въ два часа дня мы подошли къ Спасскому-Затону, на берегу котораго выстроены судостроительный заводъ и докъ общества «Кавказъ и Меркурій». Почти противъ Спасскаго-Затона, на лѣвомъ берегу, невдалекѣ отъ маленькаго городка Спасска, близъ деревни «Болгары», находятся, къ сожалѣнію, невидимыя съ парохода развалины столицы древняго болгарскаго или булгарскаго царства. Раздавленное ордами Тамерлана, оно оставило послѣ себя память только въ видѣ тамъ и сямъ разбросанныхъ «городищъ»,—разрушенныхъ поселеній.

Почти не видны съ парохода и Тетюши, слѣдующая послѣ Спасскаго-Затона пристань. Городъ лежитъ на семидесяти-саженномъ обрывѣ; внизу-же, на берегу, торчатъ лишь какія-то жалкія лачужки да сарайчики.

На высокой горѣ воздвигся и Симбирскъ, шоссейнымъ спускомъ соединяющійся съ подгорнымъ предмѣстьемъ. Относительно теперешняго Симбирска всѣ отзывы сходятся на томъ, что это—совершенно сонный городъ.

Отъ Симбирска по правому берегу потянулись неприступныя кручи, плотно покрытыя лѣсомъ, дикія и безлюдныя; развѣ гдѣ-нибудь въ лощинѣ промелькнетъ убогій поселокъ, а за нимъ опять тѣ-же утесы и обрывы. Впечатлѣніе получается тѣмъ су-

ровѣе, что густѣющія сумерки сливаютъ отдѣльныя части картины въ одинъ темный, фантастическій силуэтъ, полный той таинственности, которую и хочется, и, въ тоже время, страшно проникнуть. Да и лѣвый берегъ своимъ унылымъ въ эту пору видомъ монотонной степи еще усиливаетъ ощущеніе какой-то смутной тревоги сердца. Волга между тѣмъ становится шире, путь свободнѣе; пароходъ идетъ смѣлѣе, не опасаясь мелей.

Ночь совсѣмъ уже спустилась, когда мы достиглп знаменитыхъ Жегулевскихъ горъ. На пароходѣ всѣ, кромѣ команды, мирно спали; заснулъ и вышеупомянутый нашъ собесѣдникъ, весь вечеръ укорявшій насъ за то, что мы выбрали такой пароходъ, который проходитъ мимо Жегулей въ ночное время.

— Быть на Волгѣ—говорилъ онъ—и не видѣть Жегулей, да это стыднѣе, нежели въ Римѣ не видѣть папы!

Но дѣлать было нечего и тщетно я старался проникнуть взоромъ сквозь сыроватую тьму, чтобы уловить хотя слабыя очертанія этого известкового кряжа, на восемьдесятъ слишкомъ верстъ растянувшагося вдоль праваго берега. Ночь окутала его своимъ непроницаемымъ покровомъ и только воображеніе рисовало мнѣ картины Жегулей и тѣсно связанной съ ними «понизовой вольницы», начиная съ дружинъ Стеньки Разина,— «молодого, удалого, непокорливаго». До сихъ поръ одинъ изъ утесовъ носитъ имя этого свирѣпаго повстанца, волною общественной неправды выброшеннаго со дна на поверхность для буйнаго, врядъ-ли имъ самимъ понятаго протеста... Изрытыя глубокими пещерами, Жегули еще полвѣка тому назадъ служили притономъ разбойничьихъ шаекъ, наводившихъ ужасъ на судовые карававы, особливо на тѣхъ хозяевъ и прикащиковъ, которые всячески «обижали» своихъ и безъ того обиженныхъ судьбою рабочихъ-бурлаковъ... Было все это да быльемъ поросло. Теперь здѣсь тихо и ночное безмолвіе порою нарушается лишь ревомъ и воемъ звѣрья, гнѣздящагося въ лѣсистыхъ дебряхъ Жегулей...

На утро мы были уже въ Самарѣ.



V.

По склону возвышенности городъ красиво спускается къ рѣкѣ и потомъ далеко растягивается по береговой полосѣ, въ юго-восточной части того заворота Волги, что̀ называется Самарскою-лукою.

Являясь важнѣйшимъ хлѣбнымъ центромъ на Волгѣ, Самара сразу-же представляется бойкимъ, богатымъ рынкомъ, привыкшимъ къ милліоннымъ оборотамъ. Цѣлая флотилія тѣснящихся у пристаней грузовыхъ судовъ; огромные каменные амбары, выстроенные при впаденіи рѣки Самары въ Волгу и вмѣщающіе въ себѣ, въ общей сложности, до 12 мил. пудовъ хлѣба; множество разбросанныхъ по берегу паровыхъ и вѣтреныхъ мельницъ; шумно-оживленное, на первый взглядъ, безтолковое взадъ и впередъ движеніе рабочаго народа при амбарахъ и пристаняхъ, — такова Самара, когда подъѣзжаешь къ ней на пароходѣ.

Хлѣбъ — основа всей коммерческой дѣятельности города. Дешевымъ саннымъ путемъ свозится сюда зимою со всей округи несмѣтное количество пшеницы, ржи, овса, гречихи, тутъ-же, на базарѣ, или еще заранѣе, по деревнямъ и селамъ, скупаемыхъ ловкими и юркими прикащиками и коммиссіонерами петербургскихъ, московскихъ и нижегородскихъ хлѣботорговыхъ фирмъ и мѣстными купцами. Большая часть привезеннаго хлѣба, послѣ размола въ муку или просто въ зернѣ, остается лежать здѣсь въ амбарахъ до открытія навигаціи, потому что немедленная отправка его изъ Самары по желѣзной дорогѣ обошлась-бы сравнительно дорого. Весною-же, вслѣдъ за ледоходомъ, едва возстановится судоходство, начинается отправленіе хлѣбныхъ каравановъ къ Нижнему, Рыбинску и Твери. Зерновой хлѣбъ ссыпается, какъ песокъ, прямо въ широкіе и глубокіе трюмы баржей, каждая изъ которыхъ принимаетъ въ себя до ста тысячъ пудовъ. Буксируемыя пароходами, баржи эти растягиваются по Волгѣ длинною вереницей, увозя зерно и муку въ то время, когда самаго производителя обуреваютъ наиболь-

шія заботы о томъ, удастся-ли ему съ семьей какъ-нибудь прокормиться до осени, пока поспѣетъ новый хлѣбъ...

Торговлею хлѣбомъ не исчерпывается коммерческая дѣятельность Самары. Городъ, соединенный желѣзною дорогою съ Оренбургомъ, покупаетъ и продаетъ много шерсти, кожъ, сала и прочаго сырья, получаемаго изъ сосѣднихъ, киргизскихъ степей. По размѣрамъ своихъ операцій, Самара занимаетъ одно изъ очень видныхъ мѣстъ въ ряду крупныхъ торговыхъ центровъ Россіи. Она и по наружному виду—вполнѣ купеческій городъ, въ которомъ сразу чувствуется, по какому камертону настроена здѣсь общественная жизнь. Самара тѣмъ характернѣе, что въ ней до сихъ поръ еще сохранились специфическія особенности нашего купеческаго міра старой формаціи, съ его самобытными воззрѣніями, нравами и практическими пріемами.

По словамъ самарцевъ, городъ съ каждымъ годомъ богатѣетъ и украшается. Дѣйствительно, онъ недурно обстроился по главной, а отчасти и по смежнымъ съ нею улицамъ. Но вся остальная часть города остается крайне невзрачною, пыльною и грязною. Богатство-же Самары ничуть не препятствуетъ ей вмѣщать въ себѣ массу бѣдноты. Число неимущихъ еще увеличивается пришлыми людьми, ищущими черной работы; и такъ какъ предложеніе, обыкновенно, значительно превышаетъ спросъ, то излишекъ поневолѣ уходитъ на пополненіе кадровъ «босой команды» или, по мѣстному наименованію, «горчичниковъ»...

Простоявъ пять часовъ въ Самарѣ, мы двинулись къ Сызрани.

Верстъ еще пятнадцать продолжались горы, а затѣмъ берегъ началъ замѣтно понижаться. Селенія направо и налѣво стали чаще и, насколько можно было примѣтить съ парохода, какъ-будто обширнѣе и богаче тѣхъ, что̀ встрѣчались раньше. Въ одномъ изъ нихъ, носящемъ характерное названіе «Батраковъ», находится нѣсколько асфальтовыхъ заводовъ. Асфальтъ выламывается тутъ же, за селомъ; онъ дробится въ порошокъ и потомъ варится съ гудрономъ, добываемымъ въ изобилующихъ этою минеральною смолою Жегуляхъ. Получаемая такимъ образомъ смѣсь остываетъ въ формахъ и затѣмъ, въ видѣ плотныхъ и толстыхъ квадратныхъ плитокъ, поступаетъ въ продажу.

Еще до Батраковъ сталъ издали обрисовываться грандіозный, выстроенный въ 1880 году по проекту инженера Бѣле-

любскаго, желѣзнодорожный мостъ, связавшій оба берега Волги. Онъ весь желѣзный и покоится на двѣнадцати, не считая двухъ боковыхъ, каменныхъ съ ледорѣзами устояхъ, образующихъ между собою пятидесятисаженные пролеты. По мѣрѣ того, какъ мы ближе подходили къ мосту, намъ все больше казалось, что подъ нимъ никакъ не пройти нашему трехъ-этажному пароходу и что, въ лучшемъ случаѣ, дѣло ограничится поломкою мачтъ. Нѣкоторые изъ публики инстинктивно нагнули головы въ тотъ моментъ, когда носъ парохода входилъ въ одинъ изъ мостовыхъ пролетовъ. Но высота моста такова, что подъ нимъ, даже въ половодье, совершенно свободно проходятъ самые большіе волжскіе пароходы.

Скоро послѣ этого мы на четверть часа остановились у Сызранской пристани. Разсказываютъ, что прежде когда-то Волга протекала у самаго города; теперь-же онъ удаленъ отъ рѣки, такъ что съ парохода почти не видѣнъ и мы не составили себѣ о немъ ни малѣйшаго понятія, исключая развѣ только того, что, какъ мимоходомъ сказалъ кто-то изъ пассажировъ, здѣсь, да и то не въ самомъ городѣ, а въ его окрестностяхъ, большія залежи земляного воска—озокерита.

За Сызранью, среди тучнаго чернозема, покрывающаго оба берега, опять съ небольшими промежутками пошли деревни и хутора, поставляющіе хлѣбъ на сосѣдній рынокъ—Хвалынскъ, куда на нѣсколько минутъ присталъ и нашъ пароходъ.

Расположенный въ котловинѣ, между мѣловыми холмами, Хвалынскъ считается раскольничьимъ городомъ. Въ шести или семи верстахъ отъ него находятся въ своемъ родѣ знаменитые Черемшанскіе скиты—одинъ изъ немаловажныхъ въ Россіи духовныхъ центровъ старообрядчества, приверженцевъ «австрійскаго согласія» или, что̀ то-же, «бѣлокриницкой іерархіи». Люди, хорошо ознакомленные съ этими скитами, передавали намъ, что скиты нынѣ приходятъ въ упадокъ. Особое уваженіе, которое такъ долго питали къ нимъ наши старовѣры, если и не утратилось до сихъ поръ, то, во всякомъ случаѣ, уже перестало проявляться въ постоянномъ притокѣ сюда свѣжихъ силъ фанатическихъ ревнителей «древле-православной церкви», а главное—въ приливѣ богатыхъ денежныхъ вкладовъ и щедрыхъ вещевыхъ пожертвованій. Расколъ какъ-то обезжизнился съ того времени, когда съ него спалъ ореолъ мученичества за

вѣру, въ который облекали его двувѣковыя преслѣдованія. Въ этомъ отношеніи законъ 1883 года, несмотря на ограниченность признанія за расколомъ правъ на существованіе, нанесъ староверію несравненно большій моральный ущербъ, чѣмъ самыя репрессивныя мѣропріятія прошлыхъ лѣтъ. Правда, съ внѣшней точки зрѣнія, старообрядчество все еще представляется крѣпкой, компактной религіозной организаціей; но, помимо того, что еще недавно оно само раскололось на двѣ враждебныя другъ другу фракціи — окружниковъ и противоокружниковъ,—ему не достаетъ теперь того напряженнаго одушевленія, которое, рождаясь необходимостью претерпѣваетъ въ той или другой формѣ гоненіе «правды ради», въ значительной степени восполняло бѣдность его внутренняго содержанія. Этимъ обстоятельствомъ, въ связи, конечно, съ всепроникающимъ духомъ времени, и объясняется тотъ несомнѣнный фактъ, что воспріятіе раскольничьей молодежью вѣры отцовъ теперь, въ большинствѣ случаевъ, сводится лишь къ вяло-равнодушному совершенію традиціонныхъ обрядностей, и что эта молодежь далеко не съ прежнею нетерпимостью относится къ общенію съ православными...

Много старообрядцевъ и въ богатомъ, многолюдномъ селѣ Балаковѣ, слѣдующей за Хвалынскомъ пристани. Балаковцы прозвали свое село «пшеничною столицею», но въ настоящее время эта столица, вывозя хлѣба въ зернѣ всего лишь до полутора миллiона четвертей, по справедливости должна признать главенство Самары.

Солнце совсѣмъ склонилось, когда мы тронулись къ Вольску, лежащему верстахъ въ двадцати ниже Балакова. Волга, дающая такъ много разнообразныхъ впечатлѣній тому, кто посѣщаетъ ее впервые, въ эту пору года особенно хороша по вечерамъ. Словно успокоившись отъ дневныхъ волненій, она начинаетъ дремать. Плесо ея становится совершенно зеркальнымъ, чудно отражающимъ въ себѣ волнистую линію береговыхъ холмовъ съ зеленѣющею на нихъ растительностью. Багряное зарево заката ярко горитъ на верхушкахъ деревьевъ и кое-гдѣ еще просвѣчиваетъ сквозь неподвижную листву, а снизу, у стволовъ, на смѣну изчезающимъ тѣнямъ, уже встаетъ какъ дымъ неуловимый сумракъ. Перемѣшиваясь съ тонкимъ, скорѣе ощущаемымъ, чѣмъ видимымъ паромъ надъ водою, онъ расплы-

вается по всѣмъ направленіямъ и застилаетъ собою даль. Съ каждой минутой тускнѣютъ атласные отблески блѣдныхъ красокъ небосвода; все больше сгущается свѣжая, чуть влажная мгла. Глазъ съ трудомъ можетъ еще различить смутныя очертанія нагорнаго берега, но луговой уже совсѣмъ скрылся, поглощенный тьмою, изъ безмолвной глубины которой мало-помалу начинаютъ раздаваться и жизнерадостные хоры стрекочущихъ кузнечиковъ и пессимистическій скрипъ коростелей. Въ остальномъ все тихо; только Волга, пробуждаемая равномѣрными взмахами параходныхъ колесъ, вздрагиваетъ и бурлитъ съ просонья... Точно очарованные, плывемъ мы въ этомъ преддверіи ночи, а навстрѣчу намъ откуда-то несется потокъ благоуханій. Разобраться въ нихъ нѣтъ возможности: запахи яблонь, грушъ, ночныхъ фіалокъ и еще, Богъ знаетъ какихъ, вспрыснутыхъ теплою росою цвѣтовъ, слились въ одну сплошную волну аромата. Даже пожилой и по природѣ очень сдержанный капитанъ парохода, выросшій на Волгѣ и давно привыкшій ко всѣмъ проявленіямъ ея обаятельной прелести, и тотъ, уходя съ вахты, бросаетъ нѣсколько сочувственныхъ словъ по адресу этого дивнаго вечера...

Вотъ и Вольскъ, съ его фруктовыми садами, полными грушъ, сливъ и вишенъ. Но за мракомъ нельзя разглядѣть ни города, ни потянувшихся за нимъ по берегу нѣмецкихъ колоній.

Раннимъ утромъ мы были въ Саратовѣ.



VI.

Отпраздновавшій въ 1891 году свой 300 лѣтній юбилей Саратовъ первоначально стоялъ на лѣвомъ берегу, пока не разрушили его, въ 1605 году, татары. Теперь противъ него, на лѣвомъ берегу, лежитъ слобода Покровская, обитатели которой— украинскіе выходцы, въ своемъ обиходѣ донынѣ сохранившіе многія особенности малорусскихъ порядковъ. Самая обработка земли производится здѣсь волами, запряженными въ допотопные плуги попарно, при помощи тяжелаго деревяннаго ярма. Такія хохлацкія поселенія, какъ-бы вкрапленныя въ ленту поволжскихъ нѣмецкихъ колоній, попадаются и ниже Саратова.

Видѣвшій на своихъ стогнахъ дружины Разина и ватаги Пугачева, Саратовъ, названіе котораго производятъ отъ татарскихъ словъ: «сара-тау», что̀ значитъ: желтая гора, расположенъ на плоской возвышенности, куда отъ пристани ведетъ крутой, вымощенный булыжникомъ, подъемъ. Со стороны Волги, достигающей здѣсь, даже при малой водѣ, трехверстной ширины, городъ неприглядeнъ и не даетъ никакого представленія объ этой «столицѣ Поволжья». Весь берегъ застроенъ жалкими домишками, фабриками и паровыми мельницами, изрядно отбивающими заработокъ у крестьянскихъ вѣтреныхъ мельницъ, разсѣянныхъ за Саратовомъ по высокимъ холмамъ, справа обрамляющимъ Волгу.

Сто̀итъ однако побывать въ городѣ, чтобы составить о немъ выгодное впечатлѣніе. Его сравнительно широкія и, въ общемъ, чисто содержимыя улицы и площади, зелень садовъ, большія каменныя зданія, между которыми попадаются очень недурныя по архитектурѣ, богатые магазины, газовое освѣщеніе, водопроводъ, конка, — словомъ, все, что̀ даетъ городу пріятный обликъ, дѣлаетъ понятнымъ, почему Саратовъ величается поволжскою столицею. Тѣмъ заслуженнѣе это право, что для нижняго бассейна Волги онъ служитъ своего рода разсадникомъ просвѣщенія, единственнымъ мѣстомъ, въ которомъ могутъ находить себѣ наибольшее удовлетвореніе интеллектуаль-

ныя потребности населенія. Городъ обзавелся мужскими и женскими гимназіями и прогимназіями, реальными, техническими и городскими училищами, частными учебными заведеніями, библіотекой, книжными магазинами, Радищевскимъ музеемъ, газетами, музыкальнымъ и даже литературнымъ обществами. Въ совокупности, все это налагаетъ на Саратовъ тотъ отпечатокъ культурности, отсутствіе котораго такъ ощутительно въ Самарѣ, гдѣ надъ тѣломъ и духомъ безраздѣльно властвуетъ «рупьцѣлковый».

Въ коммерческомъ отношеніи, Саратовъ не играетъ большой роли и не можетъ выдержать сравненія ни съ Казанью, ни съ Самарою, ни съ Астраханью, этими тремя крупнѣйшими торгово-промышленными пунктами на Волгѣ, въ ея теченіи отъ Нижняго. Съ именемъ Саратова въ настоящее время связано только производство довольно распространенной дешевой цвѣтной бумажной ткани — саратовской сарпинки. Выдѣлка сарпинки совершается хотя и капиталистическимъ способомъ, но не фабричнымъ порядкомъ, а по такъ-называемой, системѣ домашняго производства. Предприниматели, — въ данномъ случаѣ, лица, имѣющія матеріальную возможность запастись болѣе или менѣе солиднымъ количествомъ пряжи, — раздаютъ ее по окрестнымъ деревнямъ и колоніямъ тѣмъ крестьянамъ и колонистамъ, у которыхъ есть одинъ или нѣсколько ручныхъ ткацкихъ станковъ. Плата за работу колеблется въ зависимости отъ различныхъ условій, сводящихся къ предложенію труда и спросу на него. Въ среднемъ счетѣ, ежедневная выработка на одинъ станокъ составляетъ около 22 копѣекъ, какъ результатъ непрерывнаго труда впродолженіе семнадцати и даже восемнадцати часовъ въ сутки. При спѣшности тканья на простыхъ ручныхъ станкахъ, работа иногда выходитъ недостаточно ровной и чистой. Отсюда—нерѣдкая браковка ея предпринимателями, которые или вовсе отказываются отъ пріема такой ткани и сполна вычитаютъ изъ заработка мастера стоимость матеріала и проценты на капиталъ, или-же принимаютъ ткань съ тѣми вычетами, какіе по ихъ соображеніямъ необходимы для возмѣщенія убытка. При разсчетахъ зачастую возникаютъ недоразумѣнія и относительно цѣлости матеріала, вызываемыя тѣмъ, что нельзя вполнѣ безошибочно опредѣлить, сколько именно должно получиться ткани изъ даннаго количества не всегда совершенно

одинаковой по достоинству пряжи. Если предприниматель находитъ, что въ процесѣ тканья естественная убыль пряжи не могла выразиться въ такомъ количествѣ золотниковъ, какого не достаетъ въ кускѣ выработанной матеріи, то разница вѣса приписывается недобросовѣстности мастера и относится на его счетъ, хотя-бы на самомъ дѣлѣ мастеръ былъ совсѣмъ неповиненъ въ этомъ. Въ концѣ концовъ оказывается, что положеніе такихъ вольныхъ мастеровъ нисколько не завиднѣе положенія обыкновенныхъ фабричныхъ рабочихъ...

За Саратовомъ, по обоимъ берегамъ, идутъ въ перемежку русскія селенія и нѣмецкія колоніи. Эти послѣднія замѣтно отличаются отъ обычнаго вида нашихъ деревень. Избы здѣсь вмѣстительныя, свѣтлыя, чисто прибранныя; помимо неизбѣжныхъ стола и лавокъ, въ нихъ не рѣдкость встрѣтить и комодъ, и шкафъ съ посудою, и кровать, и другую, невѣдомую нашему мужику мебель. Хлѣвы, амбары и прочія службы выстроены прочно, просторно, содержатся исправно и опрятно. Скотъ здоровый, сытый, вполнѣ подъстать своимъ хозяевамъ, плотнымъ крѣпышамъ, всегда обутымъ въ кожаные сапоги и одѣтымъ въ суконные жилеты и пиджаки. Всюду сказываются домовитость и довольство. Зажиточность создаетъ въ колоніи кирки и школу и придаетъ самимъ колонистамъ ту степенную важность и спокойную увѣренность въ себѣ, какія достигаются только при извѣстной матеріальной обезпеченности.

Можно лишь радоваться, гляда на благосостояніе колонистовъ; но когда вспомнишь, что тутъ-же, почти бокъ о бокъ съ ними, совсѣмъ въ иныхъ условіяхъ принуждены жить русскіе мужики, то невольно задашься вопросомъ: чѣмъ именно заслужили всѣ эти потомки вестфальцевъ и швабовъ выпавшія на ихъ долю преимущества? Если и было основаніе давать всевозможныя привилегіи ихъ прадѣдамъ, сто тридцать лѣтъ тому назадъ переселившимся въ Россію, то какое оправданіе могутъ имѣть подобныя льготы въ настоящее время и почему не пользуется ими наше кое-какъ кормящееся крестьянство?... Нужно сказать, однако, что жестокіе неурожаи 1891 — 92 гг. коснулись отчасти и поволжскихъ колоній, такъ что многимъ колонистамъ пришлось тогда отправляться въ отхожіе промыслы, искать заработковъ на сторонѣ, въ другихъ губерніяхъ.

Хлѣбопашество и табаководство составляютъ главное занятіе здѣшнихъ колонистовъ. Иногда къ этому присоединяется еще разведеніе фруктовъ, по преимуществу, яблоковъ и грушъ. Одна колонія даже называется «Яблоновка». Но, вообще, поволжскіе нѣмцы какъ-то неохотно берутся за это дѣло, и лучшіе фруктовые сады находятся въ русскихъ селахъ. Въ этомъ отношеніи особенно славится большое нагорное село — Золотое, гдѣ выращиваются: «анисовка», «черное дерево», «антоновка», «бѣлый наливъ», и другія разновидности яблони.

Ниже Золотого растительность становится бѣднѣе; слѣва все рѣзче выступаютъ характерные признаки степной полосы; направо—совершенно отвѣсныя сѣровато-желтыя стѣны, въ которыхъ весенними дождями промыты по всѣмъ направленіямъ широкія извилистыя трещины. Мѣстами берегъ такъ изрытъ потоками и обглоданъ, что изъ одной сплошной стѣны образовалась длинная вереница отдѣльныхъ высокихъ столбовъ самыхъ причудливыхъ формъ. Въ сумеркахъ кажется, будто это безпорядочныя развалины какихъ-то грандіозныхъ храмовъ или крѣпостей, и лишь по мѣрѣ приближенія къ нимъ начинаешь убѣждаться, что разрушенное здѣсь природою никогда и не было сооружено руками человѣка.

Береговая гряда растянулась до Камышина. Подъ нимъ мы простояли часа два, пока успѣли выгрузить привезенные сюда товары да принять на пароходъ сотни полторы мѣшковъ съ пшеницею, посылавшеюся въ Астрахань. Камышинъ—довольно значительный пунктъ хлѣбной и соляной торговли, не безъизвѣстный и по своимъ крупнымъ и сочнымъ арбузамъ — съ внѣшней стороны не представляетъ ничего любопытнаго. Это одинъ изъ тѣхъ заурядныхъ уѣздныхъ городишекъ, въ которыхъ, по словамъ Некрасова, «только умирать не стыдно». Петръ Великій сулилъ ему лучшую будущность, когда задумалъ соединить здѣсь каналомъ Волгу съ Дономъ. Работы тогда-же были начаты, но черезъ пять лѣтъ ихъ прервала война со шведами, потребовавшая усиленныхъ затратъ и людей, и денегъ. Теперь, съ 1862 года, Волга связана съ Дономъ семидесятитрехверстною желѣзною дорогою, и то не у Камышина, а у Царицына.

Поздно вечеромъ покинувъ Камышинъ, мы ночью остановились у посада Дубовки, верстъ тридцать ниже которой Волга

раздваивается, отдѣляя отъ себя влѣво широкій, параллельный главному руслу рукавъ — Ахтубу. Утромъ пароходъ присталъ къ Царицыну.

VII.

Волнистымъ и до нельзя пыльнымъ спускомъ соединяющійся съ пристанью, Царицынъ, въ сухую пору года, поражаетъ, прежде всего, страшною пылью. Построенный на известково-песчаной возвышенности праваго берега—говорятъ, что и названіе свое Царицынъ получилъ отъ татарскихъ словъ: «сара-синъ», означающихъ «желтый песокъ»—городъ, доселѣ незнающій, что такое мостовая, буквально утопаетъ въ пыли. Мелкая и очень ѣдкая, она густыми тучами постоянно носится по улицамъ и площадямъ и, несмотря на закрытыя окна съ двойными рамами, назойливо проникаетъ въ комнаты; при западномъ-же вѣтрѣ она заносится даже на Волгу, надъ которою и стоитъ тогда гороховаго цвѣта облакомъ. Порывистая пыль усть-казанской пристани — ничто въ сравненіи съ тою безпрерывною, непроглядною пылью, какую втеченіе лѣтнихъ жаровъ принуждены глотать царицынцы, наживая себѣ хроническія болѣзни глазъ и дыхательныхъ органовъ. Обиліемъ этихъ недуговъ Царицынъ сильно опередилъ остальные волжскіе города, какъ ни плохи они въ санитарномъ отношеніи.

Непріятность перваго впечатлѣнія усугубляется почти полнымъ отсутствіемъ въ городѣ всякой растительности. Узкія, кривыя, полупустынныя улицы, площади съ убогими базарами, линіи мизерныхъ домовъ и лавокъ, — все это смотритъ очень уныло. Взоры тоскливо ищутъ зелени, но ея нѣтъ, за исключеніемъ лишь жалкаго, съ чахлыми деревцами, общественнаго сада подъ названіемъ Конкордія. Тѣнистый садикъ при станціи желѣзной дороги находится на окраинѣ города и открытъ только до 8 часовъ вечера. Городской-же скверъ только недавно разведенъ и когда еще разростется и окрѣпнетъ.

Лѣтъ пятнадцать тому назадъ въ Царицынѣ сосредоточивалась едвали не вся, особливо зимняя, рыбная торговля низовьевъ Волги. Большіе лабазы для мороженой, сушеной и вяленой рыбы и до сихъ поръ торчатъ вдоль берега, большею частью совсѣмъ пустуя, такъ какъ теперь центръ волжско-каспійской рыбопромышленности перемѣстился въ Астрахань. За Царицынымъ-же остается значеніе преимущественно перевалочнаго пункта для товаровъ, идущихъ изъ внутреннихъ и западныхъ губерній на Каспій и обратно. Это грузовое движеніе, будучи ограничено временемъ навигаціи въ низовьяхъ Волги, поневолѣ должно выражаться въ особой напряженности работы на пристаняхъ. Главнѣйшая изъ нихъ—«Соляная» — самое оживленное мѣсто въ Царицынѣ. Съ весны до глубокой осени здѣсь съ ранняго утра до вечера кипитъ неустанная работа по выгрузкѣ и нагрузкѣ товаровъ, какъ изъ вагоновъ въ баржи, такъ и изъ баржей въ вагоны, которые подаются сюда по рельсамъ, соединяющимъ пристань съ желѣзною дорогою.

Немало дѣла и на другой товарной пристани — «Волго-Донской»—откуда, по вѣтви той же желѣзной дороги, направляются до Калача, а потомъ по Дону, соль изъ астраханскихъ озеръ и лѣсъ изъ губерній Вятской и Пермской. Съ верховьевъ Волги и съ Камы лѣсъ сплавляется плотами, либо перевозится до Царицына на «бѣлянахъ»,— огромныхъ неуклюжихъ, на скорую руку сколоченныхъ баркахъ. Бѣляны — онѣ называются такъ потому, что ихъ не осмаливаютъ и не окрашиваютъ—высоко нагружаются брусьями, балками, досками и разными деревянными издѣліями; нерѣдко онѣ еще несутъ на себѣ цѣлую, въ собранномъ видѣ, избу, предназначенную куда-нибудь на рыбные промыслы—въ безлѣсную дельту Волги, а не то и дальше, на Каспій.

Въ Волжскомъ судоходствѣ Царицынъ, дополняя въ этомъ отношеніи Нижній-Новгородъ, играетъ роль рынка для найма рабочихъ на судахъ и пристаняхъ. Обыкновенно, у каждаго пароходства изъ года въ годъ служитъ одна и та-же команда. Хотя по прекращеніи навигаціи пароходчики разсчитываютъ рабочихъ, оставляя лишь очень немногихъ для какихъ-либо зимнихъ занятій, однако при самомъ роспускѣ команды сговариваются съ нею и относительно будущей навигаціи, такъ что къ открытію судоходства рабочіе, большею частью, возвра-

щаются назадъ, прямо на прежнія мѣста. Тому же порядку слѣдуютъ и владѣльцы парусно-весельныхъ и сплавныхъ судовъ. За всѣмъ тѣмъ, всегда оказывается надобность въ пополненіи команды. Если вопросъ касается капитановъ, механиковъ, ихъ помощниковъ и тому подобныхъ специально подготовленныхъ къ дѣлу лицъ, то наемъ производится преимущественно въ Нижнемъ, втеченіе зимняго времени. Когда-же требуются простые матросы и чернорабочіе на судахъ и пристаняхъ, то для найма пользуются царицынскимъ рынкомъ. Сюда весною, предъ самымъ вскрытіемъ Волги, набираются изъ сосѣднихъ губерній сотни крестьянъ, предлагающихъ свои услуги. Чѣмъ хуже были сборы хлѣбовъ въ минувшую осень, тѣмъ гуще бываетъ наплывъ ищущихъ работы и тѣмъ ниже падаютъ цѣны на трудъ. Какой-нибудь единообразной заработной платы на судахъ волжскаго коммерческаго флота не существуетъ. Но приблизительно можно опредѣлить, что въ среднемъ, при обычныхъ условіяхъ, простые рабочіе и матросы получаютъ, на своихъ харчахъ, рублей по семи, восьми въ мѣсяцъ. Старшимъ матросамъ, а также штурвальнымъ, — вертящимъ рулевое колесо, — и кочегарамъ даютъ рублей до двѣнадцати. Маслёнщикамъ, опять-таки на ихъ собственномъ содержаніи, платится рублей по восемнадцати. На судахъ не паровыхъ высшее жалованье, около двадцати пяти рублей въ мѣсяцъ, на своихъ харчахъ, получаетъ «водоливъ», исполняющій обязанности командира судна. Подручному водолива плата не превышаетъ пятнадцати рублей, матросамъ же приходится довольствоваться шестью, семью рублями въ мѣсяцъ на своемъ содержаніи.

Трудъ на судахъ считается легче многихъ другихъ отраслей рабочей дѣятельности, и со стороны можно, пожалуй, даже позавидовать положенію матроса, когда ему противопоставить положеніе, напримѣръ, углекопа. Но если присмотрѣться внимательнѣе, то нельзя не замѣтить, что жизнь на судахъ далеко не красна. Начать съ того, что въ полугодовой періодъ навигаціи — въ среднемъ итогѣ волжская навигація продолжается около двухсотъ дней—никакихъ праздниковъ на судахъ не справляется, такъ что команда не знаетъ цѣлодневныхъ отдыховъ, а между тѣмъ судовая служба требуетъ постояннаго напряженія — и мускульнаго, и нервнаго. Далѣе, служащимъ на

судахъ приходится до поздней осени работать при всякой погодѣ, нерѣдко подъ проливнымъ дождемъ и при рѣзкомъ холодномъ вѣтрѣ. Маслёнщики и кочегары, находясь въ закрытомъ помѣщеніи, хотя и защищены отъ непогоды, за то должны выносить другія невзгоды, особливо адскую жару со всѣми ея вредными для здоровья послѣдствіями. Маслёнщики же, кромѣ того, при малѣйшей неосторожности рискуютъ еще быть искалеченными, а не то и сразу убитыми шатуномъ или поршнемъ машины, при полномъ ходѣ которой нужно подливать масло въ разныя части механизма.

Принимая въ разсчетъ всю совокупность подобныхъ условій службы, мы не можемъ не признать весьма скуднымъ тотъ заработокъ, которымъ принужденъ довольствоваться низшій судовой персоналъ на Волгѣ. Этотъ заработокъ исключаетъ, конечно, всякую возможность какихъ-либо сбереженій на черный день, а такъ какъ на случай старости, болѣзни или увѣчья никакого фонда обезпеченія служащихъ до сихъ поръ не имѣется, то утрата ими способности къ труду, хотя-бы и происшедшая,— какъ это часто бываетъ,—благодаря самой службѣ, почти всегда сводится на практикѣ къ необходимости побираться Христовымъ именемъ. Нельзя, поэтому, не отнестись съ полнѣйшимъ сочувствіемъ къ возникшему недавно въ правительственныхъ сферахъ намѣренію ввести обязательное страхованіе всѣхъ служащихъ на русскихъ коммерческихъ судахъ, въ томъ числѣ капитановъ, механиковъ и ихъ помощниковъ, съ тѣмъ, что страхованіе не ограничится одними несчастными случаями, каковы увѣчье или смерть при исполненіи обязанностей службы, но обниметъ собою вообще всякую неумышленную потерю трудоспособности. Остается пожелать только, чтобы такое намѣреніе осуществилось возможно-скорѣе.

Версты полторы выше Соляной пристани расположился вдоль берега «Нобелевскій городокъ»—небольшой, правильно распланированный, съ внѣшней стороны очень опрятный поселокъ. Здѣсь, въ маленькихъ, чистенькихъ, снабженныхъ садиками домикахъ, живетъ десятка три служащихъ фирмы «Людвигъ Нобель». Въ этомъ «городкѣ» фирма имѣетъ громадные, на милліоны пудовъ, склады нефти и керосина, хранящихся въ желѣзныхъ, цилиндрической формы, цистернахъ, изъ которыхъ каждая вмѣщаетъ въ себѣ до восьмидесяти тысячъ пудовъ.

Нефть, главнымъ образомъ, въ видѣ нефтяныхъ остатковъ, привозится сюда изъ Баку въ желѣзныхъ, преимущественно-же въ деревянныхъ судахъ—«нефтянкахъ». Какъ въ тѣхъ, такъ и въ другихъ она, ради удешевленія доставки, везется, обыкновенно, не въ бочкахъ и не въ иной какой-либо посудѣ, а совершенно свободно, «наливомъ», т. е. просто наливается, помощью насосовъ, въ трюмы судовъ. Здѣсь же, въ складахъ, она, тоже при помощи насосовъ, накачивается въ цистерны. Эта незамысловатая операція ведется недостаточно осторожно, вслѣдствіе чего не мало нефти при выкачиваніи каждый разъ попадаетъ въ Волгу и сносится внизъ, къ Царицыну и дальше, еще больше загрязняя и безъ того уже не отличающуюся чистотой волжскую воду. Впрочемъ, не однимъ только царицынцамъ приходится пить воду съ примѣсью нефти. На всемъ протяженіи Волги можно съ парохода видѣть въ разныхъ мѣстахъ разбросанныя по поверхности воды большія пятна темно-бураго цвѣта съ перламутровымъ оттѣнкомъ. Это плыветъ нефть, отчасти проливавшаяся при перекачкахъ, отчасти-же просочившаяся сквозь стѣнки и днища деревянныхъ нефтянокъ. Такія суда, хотя бы даже совершенно новыя и крѣпкія, никогда не могутъ быть настолько плотны, чтобы вовсе не давать течи; а такъ какъ, въ большинствѣ случаевъ, деревянныя нефтянки стары и плохо проконопачены, то налитая въ нихъ нефть обильно просачивается въ воду, особено при волненіи. Сколько вслѣдствіе этого теряется нефтяныхъ продуктовъ, съ точностью опредѣлить невозможно. Судя-же потому, что доставщики выговариваютъ себѣ безотвѣтственность за утечку дорогою не менѣе трехъ процентовъ съ общаго количества, принятаго на доставку въ деревянной баржѣ, и что по Волгѣ втеченіе навигаціи проходитъ до ста милліоновъ пудовъ нефтяныхъ грузовъ, изъ которыхъ только самая ничтожная часть идетъ въ желѣзныхъ баржахъ, мы должны заключить, что въ Волгу попадаетъ ежегодно, по меньшей мѣрѣ, милліонъ пудовъ нефти. При теперешней ея дешевизнѣ—нефтяные остатки продаются копѣекъ по десяти за пудъ—убытокъ отъ этой утраты, для каждаго лица въ отдѣльности, не такъ ощутителенъ, чтобы понудить нефте-хозяевъ обзавестись желѣзными нефтянками. Между тѣмъ, систематическое насыщеніе Волги нефтью оказываетъ чрезвычайно пагубное вліяніе на волжское рыбоводство.

Рыба не выноситъ присутствія нефти; сносимая-же теченіемъ нефть прибивается къ берегамъ и покрываетъ непроницаемою для воздуха пленкой какъ-разъ тѣ мелкіе заливчики, что обыкновенно избираются рыбою для метанія икры. Мало того, что отравляемая такимъ образомъ вода непосредственно губитъ много только-что народившейся рыбы,—эта послѣдняя умираетъ еще отъ того, что нефть убиваетъ личинки развивающихся въ водѣ насѣкомыхъ, которыя служатъ главнѣйшею пищей молодымъ рыбамъ. Упадокъ волжскаго рыболовства объясняется въ значительной степени именно этимъ обстоятельствомъ. Устранить-же его возможно лишь совершеннымъ воспрещеніемъ перевозки нефти въ деревянныхъ нефтянкахъ и строгимъ наблюденіемъ за тѣмъ, чтобы перекачки нефти совершались съ полною осторожностью.

Потребленіе въ Россіи нефти и ея продуктовъ сильно увеличилось за послѣдніе годы. На Волгѣ и Каспіѣ нефть, въ видѣ такъ называемаго «мазута»,—нефтяныхъ остатковъ,—нашла себѣ обширное примѣненіе въ качествѣ пароходнаго топлива. Въ настоящее время почти всѣ волжскія и каспійскія паровыя суда обзавелись несложными приспособленіями къ нефтяному отопленію. Какъ горючій матеріалъ, мазутъ, будучи несравненно дешевле дровъ или каменнаго угля, очень выгоденъ: шестьдесятъ пудовъ мазута даютъ при горѣніи столько-же тепла, сколько въ состояніи развить сто пудовъ угля. Въ данномъ случаѣ выгоды пароходчиковъ совпадаютъ съ нашими общественно-хозяйственными интересами въ томъ отношеніи, что, благодаря нефтяному отопленію, сокращается потребленіе дровъ, иначе говоря,—уменьшается лѣсоистребленіе.



VIII.

Послѣ двухдневнаго пребыванія въ Царицынѣ я снова очутился на Волгѣ.

У пристани, бокъ-о-бокъ съ пароходомъ, который долженъ былъ увезти меня въ Астрахань, стоялъ другой пароходъ, по-меньше. Весь опутанный желѣзными рѣшетками и проволочными сѣтками, превратившими половину верхней палубы въ настоящую клѣтку, этотъ арестантскій пароходъ производилъ удручающее впечатлѣніе. Для заключенныхъ отведена на немъ большая каюта съ нарами вдоль стѣнъ и поперекъ. Отъ частыхъ рѣшетокъ на окнахъ помѣщеніе выглядитъ мрачнымъ. У запертой на висячій замокъ двери, тоже съ рѣшетчатымъ окномъ, стоитъ часовой съ ружьемъ. Остальная команда, человѣкъ изъ десяти, занимаетъ противоположную каюту.

— Это еще-что,—благодать! говорилъ намъ одинъ изъ нашихъ спутниковъ, поясняя, что волжскіе арестантскіе пароходы, по своей относительной приспособленности къ пересылкѣ заключенныхъ, должны считаться вполнѣ удовлетворительными, сравнительно съ тѣми безобразными баржами, чт̀о возятъ арестантовъ по Камѣ и сибирскимъ рѣкамъ. Оно, можетъ быть, и такъ на самомъ дѣлѣ; только, все-же, чувствуешь себя какъ-то легче, когда сойдешь съ такого парохода-тюрьмы.

Впрочемъ, не весь пароходъ обращенъ въ тюрьму; часть его предназначена для вольныхъ пассажировъ третьяго класса. Таковыхъ на этотъ разъ было очень немного и между ними выдѣлялся совсѣмъ еще молодой крестьянинъ, отправляющійся на военную службу. Ему, почему-то, была дана отсрочка до конца мая. Теперь, провожаемый матерью, женою и какими-то родственниками, онъ ѣхалъ въ Астрахань. Проводы вышли такіе грустные: мать, жена, да и самъ провожаемый, старавшійся бодриться и утѣшать своихъ, такъ горько плакали, обнимаясь и цѣлуясь, что пароходный агентъ распорядился отпустить пароходъ нѣсколько раньше назначеннаго по росписанію времени, чтобы сократить минуты разставанья. Одинъ только изъ свидѣ-

телей этой сцены—сторожъ на пристани, отставной солдатъ, типичный представитель старыхъ служакъ—не поддался общему настроенію и не упустилъ случая, вѣроятно, уже не-впервые, презрительно отозваться о теперешней солдатской службѣ, по его словамъ, ровно ничего не стоющей.

Черезъ часъ тронулся и нашъ пароходъ. Нельзя сказать, чтобы Волга въ этомъ теченіи была привлекательна, скорѣе—наоборотъ. Ширина ея разростается, за то оба берега, изъ которыхъ правый становится все ниже и ниже, чуть не сравниваясь съ лѣвымъ, выглядятъ скучно, будучи лишены почти всякой растительности на протяженіи около тридцати верстъ. Лишь вблизи Сарепты густая сочная поросль одѣла оба берега.

Пристанище евангелическаго братства «гернгутеровъ», Сарепта едва-ли не самая замѣчательная колонія на Волгѣ. Къ моему сожалѣнію, мнѣ не довелось побывать въ ней: пароходъ стоитъ здѣсь только четверть часа. Съ парохода же она совсѣмъ не видна и потому пришлось удовольствоваться раньше полученными свѣдѣніями о томъ, что культура хлѣбовъ, горчицы и табаку достигла въ Сарептѣ большихъ успѣховъ, благодаря примѣрному трудолюбію и строгой нравственности этихъ «моравскихъ братьевъ»; что живутъ они очень дружно, поддерживая одинъ другого; что среди нихъ не только нѣтъ безграмотныхъ, но не мало лицъ, получившихъ образованіе въ университетахъ, преимущественно, нѣмецкихъ.

За Сарептою растительность снова прекращается. Тоскливо смотрятъ гладкія, точно рубанкомъ срѣзанныя стѣны праваго берега. Мы быстро удаляемся отъ него, огибая одинъ изъ тѣхъ длинныхъ островов, что вереницею потянулись вдоль рѣки. Пароходъ держится теперь ближе къ лѣвому берегу, низкому, болотистому, окрашенному въ однообразный грязно-желтый цвѣтъ. Все, что̀ видитъ глазъ направо и налѣво, все это заливается въ половодье и превращается въ сплошную водную равнину, шириною въ нѣсколько десятковъ верстъ. Послѣ-же спада воды, когда съ наступленіемъ жаровъ глинисто-солончаковая почва начинаетъ медленно просыхать, воздухъ насыщается обильными испареніями, тѣмъ болѣе вредными, что послѣ разлива всегда остается множество мелкой мертвой рыбы, ракушекъ и разныхъ органическихъ веществъ, разлагающихся на

солнцѣ. Отсюда—постоянныя перемежающіяся лихорадки, господствующія въ этой, вообще нездоровой, мѣстности.

Вотъ и Владиміровская пристань. Сама Владиміровка—большое село съ семитысячнымъ населеніемъ—находится въ четырехъ верстахъ, при Ахтубѣ. Пристань же устроена на островѣ и служитъ конечной станціей баскунчакской желѣзной дороги, спеціально для перевозки соли проложенной къ Баскунчакскому озеру, въ 72 верстахъ отъ пристани. Изъ Баскунчака ежегодно добывается около 15 милліоновъ пудовъ соли, что составляетъ почти двадцать процентовъ всей ежегодной добычи соли въ Россіи. Большая часть баскунчакской соли идетъ съ озера по желѣзной дорогѣ на Владиміровку; остальное количество везется на фурахъ въ другіе пункты, да и на ту-же Владиміровскую пристань: при насъ подошло сюда нѣсколько нагруженныхъ солью телѣгъ, обратившихъ наше вниманіе особенно потому, что ихъ везли не лошади, а двугорбые верблюды. Разсказываютъ, что баскунчакская соль содержитъ въ себѣ много органическихъ примѣсей и горькихъ солей. Не знаю, насколько это вѣрно, но, во всякомъ случаѣ, на астраханскихъ рыбныхъ промыслахъ для солки рыбы употребляется, главнымъ образомъ, соль изъ Баскунчака. Ломкою, дробленіемъ и промывкою соли на Баскунчакѣ занимаются какъ русскіе, такъ и киргизы. Этотъ трудъ, скудно вознаграждаемый, и самъ по себѣ очень тяжелъ, и въ санитарномъ отношеніи обставленъ чрезвычайно плохо. Не мудрено, поэтому, что на баскунчакскіе промыслы рабочіе отправляются съ большою неохотой, лишь въ крайности, когда совсѣмъ нѣтъ никакихъ другихъ заработковъ.

Отъ Владиміровки пароходъ скоро повернулъ вправо, чтобы на нѣсколько минутъ пристать къ крохотному городку — Черному-Яру. Шестьдесятъ лѣтъ тому назадъ Волга въ этомъ мѣстѣ такъ подмыла глинисто-песчаный берегъ, что часть его рухнула со всѣми постройками. Послѣ того черноярцы отодвинулись отъ рѣки, которая, однако, и теперь не перестаетъ угрожать имъ дальнѣйшими береговыми оползнями и обвалами.

Пройдя мимо Ветлянки, той самой, что въ 1878 году, благодаря азіятской чумѣ, такъ неожиданно получила всемірную извѣстность, мы остановились у Енотаевска. Городъ, расположенный на небольшой возвышенности, среди обширной пло-

щади, испещренной калмыцкими куполообразными войлочными кибитками и кумирнями хурулями, по очертаніямъ своимъ слегка напоминающими индійскія пагоды. Нѣсколько калмыковъ, съ выдающимися скулами, съ приплюснутыми носами, съ узкими, словно прищуренными глазами, придающими какое-то глуповато-апатичное выраженіе ихъ латунно-желтымъ лицамъ, стояло на пристани въ качествѣ молчаливыхъ зрителей. Они такъ поразительно-безучастно относились ко всему происходившему передъ ними, какъ-будто желали лишній разъ доказать, что не даромъ зовутся «калмыками» или «калмаками», т. е. «отдѣлившимися, ставшими посторонними». Этотъ народъ до послѣдняго времени состоялъ чуть не въ полной крѣпостной зависимости у своихъ дворянъ-найоновъ, наслѣдственныхъ владѣльцевъ улусовъ, и терпѣлъ всякія притѣсненія какъ отъ своихъ «господъ», такъ и отъ державшаго всегда ихъ сторону мѣстнаго русскаго начальства. Только по закону 16 марта 1892 года, освободившему калмыковъ отъ власти найоновъ и отъ обязанности платить имъ оброкъ, калмыки-простолюдины получили всѣ права свободныхъ сельскихъ обывателей.

Отъ Енотаевска Волга течетъ среди совсѣмъ пустынныхъ береговъ. Только частыя ватаги—рыбацкія становища—да кибитки калмыковъ, промышляющихъ кромѣ скотоводства еще и рыболовствомъ, нѣсколько оживляютъ картину.

Скоро за темнотою трудно было различить что-нибудь и пароходная публика разбрелась по своимъ каютамъ, чтобы на-утро проснуться въ Астрахани.

IX.

Первое, съ чѣмъ мнѣ пришлось познакомиться въ Астрахани, когда утромъ я поднялъ штору и открылъ окно каюты, это ворвавшійся ко мнѣ вмѣстѣ съ яркими лучами солнца отвратительный до тошноты запахъ соленой, вяленой, сушеной и всякой иной рыбы. Вся городская атмосфера насквозь пропитана этимъ специфичеки-астраханскимъ благоуханіемъ, будто-бы неизбѣжнымъ при

наличности сосредоточенныхъ въ Астрахани громадныхъ рыбныхъ промысловъ, но, на самомъ дѣлѣ, обусловливаемымъ больше всего тою крайнею неряшливостью, которая, вопреки прямому требованію закона, находитъ себѣ мѣсто на промыслахъ. Яркимъ примѣромъ въ этомъ отношеніи можетъ служить большинство жиротопней. По закону, на жиротопняхъ, во избѣжаніе порчи воды и для устраненія заразительной вони, рыбные остатки должны на полтора аршина зарываться въ землю, подальше отъ жилья, а не выбрасываться въ рѣку и не оставаться гнить на берегахъ. За исполненіемъ этого и цѣлаго ряда другихъ категорически-выраженныхъ предписаній слѣдитъ полиція рыбныхъ промысловъ, и, тѣмъ не менѣе, нарушеніе закона встрѣчается на практикѣ сплошь да рядомъ, проходя незамѣченнымъ и безнаказаннымъ.

Сами астраханцы, повидимому, такъ свыклись съ омерзительнымъ воздухомъ, которымъ приходится дышать имъ, что и вниманія на него не обращаютъ. Свыкнуться, дѣйствительно, не трудно, если даже пріѣзжіе успѣваютъ на него принюхаться за день, такъ что на-завтра почти не замѣчаютъ присутствія этого «рыбьяго духа». Но, понятно, что, какъ бы ни была сильна привычка, постоянное пребываніе въ подобномъ зловоніи ни для кого не можетъ быть полезно, тѣмъ болѣе въ Астрахани, лежащей среди болотистыхъ низинъ волжской дельты, въ царствѣ жестокихъ лихорадокъ. Островъ, на четырехъ буграхъ котораго размѣщенъ городъ, только на двѣ сажени выше уровня Каспійскаго моря, а каспійскій уровень, какъ извѣстно, на восемьдесятъ четыре фута ниже уровня океана.

Вслѣдствіе такого положенія Астрахани прибрежныя части ея подвергаются въ половодье обильному наводненію. Если вода не разливается по всему городу и не превращаетъ верхушки четырехъ бугровъ въ отдѣльные островки, то лишь благодаря земляному валу, да Варваціеву каналу, проходящему чрезъ городъ и соединяющему Волгу съ однимъ изъ безчисленныхъ ея рукаковъ—Кутумомъ. Этотъ каналъ, шириною въ двадцать саженей, былъ заново исправленъ въ 1817 г. на средства богатаго рыбопромышленника грека Варвація, истратившаго на это свыше 200 тысячъ рублей и такимъ образомъ до сихъ поръ сохранившаго отъ забвенія свое имя, ничѣмъ инымъ не интересное для потомства.

Съ парохода, по крайней мѣрѣ въ ясное утро, Астрахань кажется гораздо привлекательнѣе, чище и красивѣе, чѣмъ она въ натурѣ. Улицы въ городѣ тѣсныя, кривыя, грязноватыя, далеко не всѣ замощенныя и потому пыльныя и ухабистыя. Незатѣйливыя и монотонныя постройки разнообразятся лишь церквами да минаретами татарскихъ мечетей. Есть, конечно, двѣ-три улицы по-приличнѣе; есть площади съ садиками и скверами; есть нѣсколько относительно богатыхъ магазиновъ, но все это какъ-то теряется на общемъ неприглядномъ фонѣ города. Самый Кремль, стоящій на наиболѣе высокомъ Заячьемъ бугрѣ, смотритъ очень печально и нисколько не внушительно. Много видавшія и испытавшія зубчатыя стѣны его потрескались, мѣстами такъ покривились, что, во избѣжаніе паденія, по-просту подперты грубыми толстыми бревнами.

За то въ лѣтнюю пору Астрахань самый оживленный, послѣ Нижняго въ періодъ ярмарки, городъ на Волгѣ. Вновоприбывшаго особенно поражаетъ пестрота астраханской толпы. Тутъ и русскіе, и калмыки, и евреи, и киргизы или, какъ ихъ зовутъ здѣсь, корсаки, и армяне, и татары, и персіяне, и бухарцы, — цѣлый этнографическій музей. Все это суетливо движется, галдитъ, жестикулируетъ и придаетъ Астрахани характеръ бойкаго восточнаго базара. Но шумное движеніе внутри города служитъ только слабою тѣнью того, что происходитъ на пристаняхъ. Всѣхъ пристаней въ Астрахани, кромѣ спеціально-лѣсныхъ, насчитывается около тридцати. У каждой изъ нихъ тѣснятся ряды и парусныхъ, и паровыхъ судовъ, мачты которыхъ окаймляютъ берегъ длинною полосой оголеннаго лѣса. Невообразимая сутолока господствуетъ здѣсь ежедневно чуть не съ восхода солнца вплоть до поздняго вечера. Тысячи рабочихъ, и русскихъ, и персовъ, заняты разгрузкою и нагрузкою товаровъ, слѣдующихъ на Кавказъ, въ Персію и въ средне-азіятскія наши владѣнія или прибывшихъ съ Каспія для отправленія дальше, вверхъ по Волгѣ. Сотнею милліоновъ рублей опредѣляется стоимость грузовъ, ежегодно переваливаемыхъ въ Астрахани въ оба направленія — съ Волги и съ Каспія. Съ тѣхъ поръ, какъ Закаспійская желѣзная дорога соединила Туркестанскій край съ Каспійскимъ моремъ, а тѣмъ самымъ и съ Волгою, почти все товарное движеніе между европейскою Россіей и этою окраиною, включая сюда и полунезависимую

Бухару, отхлынуло съ прежняго оренбургскаго пути на болѣе короткій и дешевый путь—между Астраханью и Узунъ-ада [1]. Серьезнѣйшимъ неудобствомъ этого пути является недоступность его съ конца октября до апрѣля, когда Волга, даже въ низовьяхъ, еще покрыта льдомъ. На это время русло торговаго движенія *отчасти* перемѣщается въ направленіи отъ Узунъ-ада на Петровскъ, а также на Баку — на кавказскомъ берегу Каспія,—равно какъ и обратно. Мы говоримъ: «отчасти», потому что, при сравнительной дороговизнѣ доставки грузовъ и чрезъ Петровскъ, и чрезъ Баку, значительно-преобладающее количество товаровъ, особенно такихъ, относительно дешевыхъ, какъ хлопокъ, идетъ, все-же, черезъ Астрахань, хотя для этого и приходится выжидать открытія навигаціи. Не смотря даже на то, что желѣзнодорожные тарифы такъ называемыхъ «прямыхъ сообщеній» за послѣднее время сильно понизились, крупнаго отвлеченія грузовъ съ астраханскаго направленія пока не обнаруживается. Желѣзнодорожныя тарифныя ставки не могутъ сравняться съ крайне ничтожными волжскими провозными цѣнами, составляющими, въ среднемъ выводѣ, меньше $^1/_{250}$ копѣйки съ пуда и версты, такъ что астраханцамъ врядъ-ли слѣдуетъ опасаться, что Петровская вѣтвь Ростово-Владикавказской желѣзной дороги отобьетъ львиную долю грузовъ, переваливаемыхъ теперь въ Астрахани.

Какъ бы то ни было, но до сихъ поръ сколько-нибудь чувствительнаго уменьшенія перевалки въ Астрахани не замѣчается, а какъ велика эта перевалка, можно судить уже потому, что на астраханскихъ пристаняхъ впродолженіе навигаціоннаго періода успѣваетъ, по одному или по нѣскольку разъ, разгрузиться и нагрузиться, среднимъ счетомъ, до пяти тысячъ всякихъ волжскихъ судовъ, да, приблизительно, столько-же судовъ, пришедшихъ съ Каспія и отправляющихся на Каспій. Въ общемъ это составитъ около одной пятой части всего количества судовъ, по одному или по нѣскольку разъ нагрузившихся и разгрузившихся на всѣхъ, вмѣстѣ взятыхъ, пристаняхъ Волги, и почти столько-же, сколько теперь плаваетъ по Волгѣ всѣхъ и паровыхъ, и непаровыхъ судовъ. Можно, послѣ этого, представить себѣ, какая лихорадочная дѣятельность охватываетъ

---

[1]) Отъ Астрахани до Узунъ-ада 1022 версты.

астраханскія пристани втеченіе семи навигаціонныхъ мѣсяцевъ, особенно въ началѣ навигаціи, когда сразу двинутся изъ Узунъ-ада и изъ Баку огромныя партіи за зиму накопившагося среднеазіятскаго и кавказскаго хлопка, а изъ Баку пойдутъ еще и нефтяные караваны.

Выгрузкою и нагрузкою товаровъ занимаются на пристаняхъ, какъ уже сказано, не только русскіе рабочіе, но и персы, по мѣстному наименованію персюки. Одѣтые въ неподдающіяся описанію отрепья, перепачканные, до невозможности загорѣлые, совсѣмъ худощавые и, не смотря на большіе выразительные глаза и правильный овалъ лицъ, вообще крайне невзрачные по виду, персюки оказываются такими выгодными для нанимателей носильщиками, что ихъ обыкновенно предпочитаютъ русскимъ. Мало того, что персюкъ феноменально выносливъ, — онъ отличается еще просто невѣроятною грузоподъемною силой. Мнѣ указывали на персюка, который одинъ перенесъ на спинѣ цѣлый рояль. Самъ я не видѣлъ этого, но и въ Астрахани, и въ Узунъ-ада, и въ Баку мнѣ зачастую случалось наблюдать, какъ персюкъ тащитъ на себѣ двадцати и даже двадцатидвухъ пудовый грузъ. Страшно смотрѣть, когда, согнувшись въ-три-погибели, онъ несетъ какой-нибудь громадный ящикъ или сундукъ, изъ подъ котораго сзади примѣтны только босыя ноги носильщика. Въ непріятномъ изумленіи невольно спрашиваешь себя, какъ можетъ позвоночный столбъ выдержать такую непомѣрную тяжесть, и, въ то-же время, ежесекундно дрожишь при мысли, что достаточно слегка споткнуться бѣдняку, чтобы моментально быть раздавленнымъ своею ношею. Тѣмъ поразительнѣе проявленіе подобной мышечной силы, что персюки кормятся чрезвычайно скудно. Довольствуясь такимъ ничтожнымъ количествомъ плохой, почти исключительно растительной пищи, какимъ не всегда удовлетворится даже неприхотливый русскій рабочій, персюкъ, при своихъ до-нельзя ограниченныхъ потребностяхъ, соглашается на самую низкую заработную плату. Этимъ онъ возбуждаетъ въ своихъ русскихъ конкурентахъ естественное неудовольствіе, иногда завершающееся кровавымъ столкновеніемъ персюковъ съ русскими грузчиками. Если добавить, что персюкъ не пьетъ ни водки, ни вина и что онъ по природѣ смиренъ и безотвѣтенъ, то станетъ яснымъ, въ чемъ заключается его выгодность

для нанимателя, для котораго судьба самого персюка, разумѣется, меньше всего интересна. Между тѣмъ эта судьба, по истинѣ, достойна сожалѣнія. Персюкъ, прежде всего, голышъ въ буквальномъ смыслѣ слова. У него нѣтъ ни кола, ни двора, никакого имущества, кромѣ жалкихъ, еле прикрывающихъ тѣло лохмотьевъ. Единственнымъ средствомъ поддержанія жизни служитъ для него незнающія устали двѣ руки да спина. Изъ Персіи или пограничныхъ съ нею русскихъ губерній эти амбалы—носильщики—большими, человѣкъ въ полтораста, партіями прибываютъ на лѣтнія заработки въ Астрахань. Сообразно надобности, члены партіи распредѣляются между наличными пароходными и транспортными конторами и прочими нанимателями, образуя нѣсколько мелкихъ артелей. Связующимъ звеномъ между ними является подрядчикъ—тамада—тоже персіянинъ. Тамада стоитъ во главѣ всей партіи; онъ организуетъ и доставляетъ ее на мѣсто работы; онъ входитъ въ соглашеніе съ нанимателями относительно платы за выгрузку и нагрузку товаровъ, получаетъ деньги за произведенную артелями работу и, затѣмъ, самъ разсчитывается съ входящими въ составъ партіи персюками. Однимъ словомъ, тамада — фактическій хозяинъ, распорядитель партіи. Въ качествѣ таковаго, онъ считаетъ себя вправѣ не только удерживать въ свою пользу четверть и даже треть заработной платы, но и безбожно обсчитывать безграмотныхъ персюковъ, а, въ довершеніе всего, еще бить ихъ, когда ему заблагоразсудится. Опасаясь быть прогнаннымъ безъ разсчета и зная, что у другаго тамады житье нисколько не лучше, персюкъ терпѣливо сноситъ все, до побоевъ включительно.

Служа перевалочнымъ пунктомъ для товаровъ, направляющихся съ Волги на Каспій и обратно, Астрахань, въ то-же время, ведетъ большую оптовую торговлю мѣстными произведеніями. Изъ калмыцкихъ степей она получаетъ на продажу скотъ и его продукты, изъ сосѣднихъ озеръ — соль, а изъ окрестныхъ селъ, особливо изъ Анютина и Началова, — виноградъ. Разводимый или самими крестьянами, или астраханскими и иногородными торговцами, которымъ крестьяне сдаютъ свои виноградники въ аренду, виноградъ идетъ, отчасти, на выдѣлку мѣстныхъ винъ, не отличающихся своими достоинствами; большею же частью онъ, какъ и крупные астраханскіе арбузы,

везется изъ Астрахани вверхъ по Волгѣ и, въ концѣ-концовъ, доходитъ до Москвы и Петербурга.



X.

Вся эта вмѣстѣ взятая торговля ничто, однако, въ сравненіи съ сосредоточеннымъ въ Астрахани рыбнымъ торгомъ. Своимъ географическимъ положеніемъ Астрахань обязана тому, что она является первымъ въ Россіи и однимъ изъ первыхъ во всемъ свѣтѣ рынковъ по сбыту рыбы и ея продуктовъ: балыка, икры, вязиги, жира и клея. Почти весь рыбный уловъ въ низовьяхъ Волги и въ русской части Каспійскаго моря свозится сперва въ Астрахань, гдѣ исключительно рыбнымъ дѣломъ занимается до десяти тысячъ человѣкъ. Уже отсюда, изъ Астрахани, всѣ эти рыбные товары посылаются дальше, къ Царицыну, Казани, Нижнему и къ промежуточнымъ пристанямъ. Денежная стоимость ежегоднаго отпуска изъ Астрахани такихъ товаровъ доходитъ до тридцати милліоновъ рублей.

И какой только нѣтъ здѣсь рыбы: и «красной»—осетры, бѣлуга, севрюга, и «частиковой» или костистой—сазанъ, лещъ, судакъ, тарань и такъ далѣе, вплоть до той, въ своемъ родѣ прославленной астраханской селедки-бѣшенки, изъ которой русскіе рыболовы долгое время только топили жиръ, не рѣшаясь употреблять въ пищу самую рыбу, чтобы не заболѣть бѣшенствомъ—предразсудокъ, тридцать лѣтъ тому назадъ разрушенный академикомъ Бэромъ. Теперь эту селедку, общее количество ежегоднаго улова которой составляетъ, среднимъ числомъ, двѣсти милліоновъ штукъ, преспокойно ѣдятъ и въ соленомъ, и въ копченомъ видѣ. На бѣшенкѣ все-же лежитъ до сихъ поръ нѣкоторая опала въ томъ смыслѣ, что, въ силу закона, лишь эта рыба можетъ цѣликомъ употребляться на жиротопленіе, тогда какъ относительно другихъ породъ законъ требуетъ, чтобы на топку жира шли не цѣлыя рыбины, а только ихъ внутренности и остатки.

Еще болѣе, чѣмъ бѣшенки, вывозится изъ Астрахани воблы или «морской плотвы», служащей, вслѣдствіе своей крайней дешевизны, главною, что-бы не сказать единственною, пищей волжскихъ рабочихъ на судахъ и пристаняхъ. Вмѣстѣ съ сельдью вобла составляетъ основу всей астраханской рыботорговли. Неочищенная отъ внутренностей, слегка просоленая и потомъ провяленая вобла, въ такомъ видѣ называемая «колодкою», грузится въ насыпку, какъ зерновой хлѣбъ, прямо въ глубокіе трюмы баржей и заваливаетъ ихъ вплотную, до палубы. Да и на палубахъ она лежитъ внушительными грудами, подсыхая на солнцѣ и распространяя далеко вокругъ себя рѣзкій запахъ прѣлой кожи. Высшій сортъ этой рыбы, тоже провяленой, но лучше просоленой и предварительно освобожденной отъ внутренностей, — въ этомъ видѣ она зовется «карбовкой», — перевозится въ куляхъ. Набивка въ кули, не требующая особеннаго напряженія силъ, производится, по преимуществу, женскимъ трудомъ, какъ болѣе дешевымъ. Бабы-же занимаются и потрошеніемъ всякой мелкой рыбы, предназначенной къ усолу. Стороннему наблюдателю, прежде всего, бросается въ глаза своеобразный костюмъ этихъ работницъ. Ради удобства онѣ обулись въ большіе мужскіе сапоги и надѣли на себя сѣрые холщевые штаны, запустивъ въ нихъ свои ситцевые сарафаны. Издали, когда видишь тамъ и сямъ разбросанныя по баржамъ и пристанямъ кучки этихъ поминутно-наклоняющихся и снова выпрямляющихся бабъ, принимаешь ихъ за мущинъ и сразу никакъ не сообразишь: съ какой стати головы ихъ повязаны женскими платками.

Въ куляхъ перевозится и всякая другая рыба, кромѣ соленой, которую, въ разсолѣ, везутъ въ бочкахъ. Болѣе дорогая рыба, какъ осетры, отправляется иной разъ и живьемъ. Въ такихъ случаяхъ на пароходѣ ставится большой деревянный ящикъ съ водою, куда опускаютъ рыбу; сверху ящикъ прикрывается проволочною сѣткой или деревянною рѣшеткой. Но подобный способъ транспортировки слишкомъ дорогъ и потому практикуется лишь какъ рѣдкое исключеніе. Выгоднѣе везти рыбу въ замороженномъ видѣ, что̀ и примѣняется зимою, а отчасти и лѣтомъ. Теперь среди астраханскихъ промышленниковъ стало мало-по-малу входить въ употребленіе искусственное замораживаніе рыбы, производимое при помощи спе-

ціальныхъ паровыхъ машинъ. Посредствомъ сгущенія и потомъ быстраго разрѣженія воздуха достигается этими машинами сильное пониженіе температуры въ особыхъ камерахъ, куда на полки и на полъ кладутъ свѣжую, только-что убитую рыбу. Въ теченіе сутокъ, не смотря на сорока и даже сорокапяти градусные астраханскіе жары, рыба успѣваетъ настолько промерзнуть въ такихъ камерахъ, что превращается въ твердую массу, въ которую лишь съ трудомъ можно воткнуть остріе ножа. Замороженную такимъ образомъ рыбу плотно обвертываютъ соломою и затѣмъ, уложивъ ее въ корзины, везутъ на пароходѣ до Царицына, а дальше по желѣзной дорогѣ въ Москву, Петербургъ и другіе пункты, и она прибываетъ къ мѣсту назначенія безъ малѣйшей порчи.

Ловля рыбы въ Волгѣ и Каспіѣ совершается почти круглый годъ. Только въ промежутокъ съ 15 мая по 15 іюля законъ воспрещаетъ ловъ въ рѣкѣ, чтобы дать возможность молодымъ особямъ — молоди — свободно вырости и окрѣпнуть. Стремясь охранить рыбныя богатства, какъ общественное достояніе, отъ безразсчетливой эксплоатаціи, законъ устанавливаетъ и другія ограничительныя правила для рыболововъ. Требуется, напримѣръ, чтобы тони устраивались не ближе, какъ на двухверстномъ одна отъ другой разстояніи; чтобы въ рѣкѣ отнюдь не употреблялись, такъ называемые, распорные неводы, закидываемые сразу съ двухъ рядомъ идущихъ судовъ; чтобы очки или клѣтки неводовъ и сѣтей были достаточны широки для безпрепятственнаго пропуска мелкой, еще не вполнѣ развившейся рыбы, вмѣстѣ съ крупною попадающейся въ снасть, и т. д. Но такія постановленія плохо соблюдаются на практикѣ. Большинство рыбопромышленниковъ, смотря на свои занятія только съ точки зрѣнія своихъ частныхъ интересовъ, не хочетъ да, пожалуй, и не можетъ понять, съ какой стати законъ стѣсняетъ ихъ личную свободу и тѣмъ лишаетъ ихъ большихъ или меньшихъ матеріальныхъ выгодъ. Отсюда—постоянное, на каждомъ шагу проявляющееся стараніе такъ или иначе обойти законъ, безнаказанно нарушить его.

Въ значительной степени это и удается, тѣмъ болѣе потому, что существующая при управленіи астраханскими рыбными промыслами особая полиція, въ видѣ разныхъ смотрителей, надзирателей и участковыхъ старостъ, уже въ силу относи-

тельной малочисленности своего личнаго состава, независимо отъ всякихъ другихъ обстоятельствъ, далеко не удовлетворяетъ своему назначенію: слѣдить за строгимъ исполненіемъ устава о названныхъ промыслахъ и предупреждать его нарушенія. Самый уставъ этотъ теперь во многомъ не соотвѣтствуетъ своей задачѣ. Онъ былъ изданъ почти тридцать лѣтъ тому назадъ, когда рыбное дѣло въ низовьяхъ Волги находилось въ иныхъ, чѣмъ нынѣ, условіяхъ и было развито несравненно слабѣе теперешняго. Въ настоящее-же время оно такъ разрослось и весь строй его такъ измѣнился, что прежніе способы регламентаціи оказываются совершенно недостаточными. Это признано и министерствомъ государственныхъ имуществъ, которое, по слухамъ, уже приступило къ выработкѣ новаго устава и новой, болѣе раціональной организаціи контроля надъ рыболовствомъ.

Чтд и какъ удастся сдѣлать, покажетъ будущее, но пока приходится только констатировать несомнѣнный фактъ: съ каждымъ годомъ увеличивающагося оскудѣнія нашихъ волжско-каспійскихъ рыбныхъ богатствъ, какъ прямое слѣдствіе хищническаго хозяйства въ низовьяхъ Волги. Особенно рѣзко обнаруживается такой характеръ въ періодъ весенняго, такъ называемаго, «икрянаго» лова, когда, для метанія икры, красная и частиковая рыба несмѣтными полчищами идетъ съ моря въ устья впадающихъ въ него рѣкъ, въ томъ числѣ, и преимущественно, въ Волгу.

Весенній ловъ, будучи самымъ прибыльнымъ по обилію добычи, даже помимо дорого-цѣнимой осетровой, бѣлужьей и тому подобной икры, привлекаетъ къ себѣ наибольшее количество рыбопромышленныхъ силъ. Десятки тысячъ ловцовъ, вооруженныхъ всевозможнаго устройства рыболовными снастями, растягиваются въ эту пору по всему, начиная отъ взморья, пути слѣдованія рыбы, на встрѣчу которой, по мѣрѣ ея движенія вверхъ, забрасываются, такимъ образомъ, все новые и новые неводы-сѣти. Забывая объ отдыхѣ, люди работаютъ день и ночь, лишь бы успѣть во-чтобы-то ни стало захватить какъ можно больше рыбы, пока она проходитъ въ предѣлахъ даннаго участка. Въ наивыгоднѣйшихъ условіяхъ находятся, конечно, первые отъ моря, «лицевые» участки, всегда обезпечивающіе своимъ владѣльцамъ львиную часть весенняго улова. Здѣсь, по

истинѣ, своя рука владыка: бери сколько заблагоразсудится! И, дѣйствительно, берутъ, что называется, «во-всю», останавливаясь только предъ недостаткомъ средствъ для захвата цѣликомъ всей наличной рыбы. Въ худшемъ положеніи находятся слѣдующіе ниже участки: чѣмъ дальше каждый изъ нихъ отстоитъ отъ взморья, тѣмъ меньше добычи остается на его долю. Но это ведетъ лишь къ болѣе интенсивной эксплоатаціи таковыхъ участковъ. Ихъ владѣльцамъ приходится быстрѣе, чаще и глубже закидывать снасти и, волей-неволей, прибѣгать ко всякимъ, явно незаконнымъ способамъ лова, чтобы тщательнѣе опустошить свои воды въ періодъ прохожденія рыбы,—словомъ, практиковать такое же безпощадно-хищническое истребленіе ея, какъ это, только въ иной формѣ и, разумѣется, въ иныхъ размѣрахъ, совершается на приморскихъ участкахъ.

Къ чему неизбѣжно должна повести подобная система хозяйничанья, объ этомъ меньше всего думаютъ низовые рыбопромышленники. «На нашъ вѣкъ хватитъ!» говорятъ они при видѣ громадныхъ стай движущейся изъ Каспія рыбы. Дѣйствительно, не смотря на чисто-грабительское отношеніе къ ней, запасъ ея въ морѣ все еще настолько значителенъ, что она продолжаетъ неисчислимыми массами направляться въ волжскую дельту. Вобла, напримѣръ, или сельдь идутъ въ такихъ количествахъ, что верхніе ихъ слои почти соприкасаются съ поверхностью воды. Бываетъ, что этой или другой частиковой рыбы за одинъ разъ попадаетъ въ сѣть много больше того максимума, какимъ въ состояніи воспользоваться ловецъ при имѣющихся у него средствахъ, такъ что излишекъ выбрасывается обратно въ воду. При этомъ нерѣдко случается, что пока вытягивается и вытряхивается сѣть да ведутся приличествующіе оказіи разговоры — добрая половина такого излишка успѣваетъ превратиться въ груду труповъ.

Но если весеннее движеніе рыбы и до сихъ поръ совершается въ столь грандіозныхъ размѣрахъ, что истощеніе ея запаса не можетъ еще во всей своей очевидности проявиться на лицевыхъ промыслахъ, то одинъ уже фактъ каждогоднаго пониженія общей цифры волжско-каспійскаго улова долженъ служить вѣскимъ доказательствомъ прогрессирующаго оскудѣнія мѣстныхъ рыбныхъ богатствъ. Да иначе и быть не можетъ, когда устремляющаяся для нереста въ Волгу рыба чуть не

поголовно вылавливается, прежде нежели она вымечетъ икру, такъ что лишь ничтожной ея части удается пробиться вверхъ чрезъ длинный и широкій рядъ низовыхъ загражденій.

Хищническое хозяйство въ низовьяхъ нужно признать *главною* причиной систематическаго упадка волжскаго рыболовства; постоянное обмелѣніе Волги и зараженіе ея нефтью довершаютъ этотъ упадокъ, однимъ изъ ближайшихъ и, въ то же время, осязательнѣйшихъ результатовъ котораго является сильное повышеніе продажныхъ цѣнъ на рыбу. Она все дорожаетъ, въ особенности ея низшіе сорты, вобла и сельдь, предметъ питанія, преимущественно, рабочаго народа. За послѣднія пятнадцать лѣтъ оптовыя цѣны поднялись почти на сорокъ процентовъ, а въ мелочномъ торгѣ перешли за пятьдесятъ. Питаться рыбою становится, поэтому, все труднѣе тѣмъ, чьи до минимума ограниченные бюджеты не позволяютъ и мечтать о мясной пищѣ.

Скажемъ теперь нѣсколько словъ объ организаціи астраханско-каспійской рыбопромышленности.

Нельзя назвать эту промышленность вполнѣ капиталистической, такъ какъ, кромѣ крупныхъ и мелкихъ предпринимателей, оперирующихъ исключительно наемнымъ трудомъ, ловомъ занимаются, за свой счетъ и страхъ, мѣстные казаки, прибрежные крестьяне и киргизы, большинство которыхъ только и кормится рыбнымъ дѣломъ; каждый изъ нихъ совмѣщаетъ въ одномъ лицѣ и хозяина, и работника, и лишь нѣкоторые временно принанимаютъ въ помощь себѣ одного или нѣсколькихъ подручныхъ. Но капитализмъ играетъ здѣсь первенствующую роль; всѣ же эти формально-самостоятельные рыболовы, въ сущности, только подневольные батраки его. Дѣло въ томъ, что нужда заставляетъ ихъ вступать въ договоры съ тѣми промышленниками-скупщиками, которые впередъ соглашаются купить у нихъ будущій уловъ и выдаютъ имъ задатки, частью наличными деньгами, частью же припасами и различными промысловыми матеріалами. Въ условіи опредѣляются и цѣны, по какимъ будетъ принята такая-то рыба, и наименьшій размѣръ ея. Понятно, что скупщикъ назначаетъ цѣны возможно низкія, поставляемые же матеріалы и припасы старается оцѣнивать возможно дороже, а затѣмъ, при пріемѣ, усердно бракуетъ рыбу: коль скоро величина ея нѣсколько уступаетъ договорной

нормѣ, рыба или вовсе не принимается или считается лишь за полъ-рыбы. Нечего и прибавлять, что, помимо этого, при разсчетахъ допускаются всякія со стороны скупщика прижимки и обсчитыванья. Въ итогѣ, такимъ образомъ, выходитъ, что рыболовъ трудится почти задаромъ, обогащая не того, такъ другого скупщика. Обойтись же безъ подобныхъ посредниковъ рыболовъ, хотя бы и не втянувшійся еще въ неоплатный долгъ своему «благодѣтелю», рѣшительно не можетъ. У него нѣтъ ни времени отрываться отъ текущей работы, ни средствъ для того, чтобы за десятки и даже сотни верстъ возить уловъ на главный, астраханскій рынокъ, гдѣ только и можно всегда найти оптовыхъ покупателей. Да и съ какой стати ѣхать ему въ Астрахань, когда въ ней онъ, прежде всего, столкнется съ такого-же сорта скупщиками и, въ концѣ концовъ, вынужденъ будетъ продать уловъ за безцѣнокъ. Крупные рыбопромышленники, располагающіе и собственными капиталами, и большимъ кредитомъ, въ состояніи по недѣлямъ выжидать благопріятнаго момента, пока усилится спросъ и поднимутся цѣны. Мелкому же рыболову, у котораго нѣтъ ни денегъ, ни дешеваго кредита, приходится торопиться сбытомъ рыбы и потому продавать ее даже за безцѣнокъ. Что же, при этомъ условіи, можетъ сулить ему астраханскій рынокъ?

Не легко достается такому рыболову его ничтожная выручка. Ради нея онъ, не покладая рукъ, работаетъ въ потѣ лица, не обращая вниманія ни на какую погоду, не имѣя возможности ни обогрѣться и обсохнуть, ни отдохнуть какъ слѣдуетъ. Въ этомъ отношеніи еще тяжелѣе положеніе его осенью и, въ особенности, зимою, если онъ отправляется на такъ называемый «подледный» ловъ, производимый въ то время, когда рыба идетъ съ моря въ ямы предъ устьями рѣкъ. На этотъ ловъ рыбаки выѣзжаютъ на саняхъ далеко на взморье. Можно представить себѣ, съ какими лишеніями и невзгодами сопряжена многосуточная жизнь на льду, въ разстояніи десятковъ верстъ отъ берега! Но и такой жизни должны позавидовать тѣ, кого неожиданно унесетъ на льдинѣ въ открытое море, а это, хотя и не такъ часто, случается на Каспіѣ. Вслѣдствіе-ли сильнаго вѣтра съ моря и возбужденнаго имъ волненія, или подъ вліяніемъ другихъ причинъ ледъ на взморьѣ вдругъ даетъ глубокія, во всю свою толщу, трещины. Изъ сплошной ледяной массы

образуются тогда отдѣльныя громадныя льдины, изъ которыхъ ближайшія къ незамерзшей части Каспія начинаютъ мало по малу уплывать въ море. Льдины такъ велики, что находящіеся на нихъ рыбаки долгое время и не подозрѣваютъ, что они движутся, а не стоятъ, какъ прежде, на одномъ мѣстѣ. Иллюзія неподвижности еще увеличивается, благодаря частымъ густымъ туманамъ, когда и въ нѣсколькихъ шагахъ ничего нельзя разглядѣть. Относимые все дальше и дальше, рыбаки продолжаютъ не замѣчать своего положенія, пока какъ нибудь случайно не обнаружатъ истины и, вслѣдъ за тѣмъ, не начнутъ безполезно бросаться изъ стороны въ сторону, въ надеждѣ, что, быть можетъ, какой-либо уголокъ льдины еще примыкаетъ къ соединяющемуся съ берегомъ льду. Льдина же плыветъ да плыветъ, подтаивая съ краевъ, разрыхляясь и чуть не съ каждымъ часомъ уменьшаясь въ толщинѣ и въ объемѣ. Охрипшіе отъ безпрерывныхъ криковъ о помощи, истомленные напрасными попытками спастись, голодные и продрогшіе отъ стужи и страха, несчастные рыбаки опускаютъ, наконецъ, руки и съ тупымъ равнодушіемъ ждутъ неизбѣжной развязки. Хорошо, если о судьбѣ ихъ узнали на берегу и успѣли распорядиться посылкою на встрѣчу имъ парохода; хорошо, если съ такого парохода или съ другаго, ненарокомъ очутившагося на ихъ пути, судна во-время замѣтятъ и снимутъ ихъ, — иначе такъ и погибнуть имъ въ бурныхъ водахъ Каспія.

Главенствующая роль въ астраханско-каспійскомъ рыбномъ дѣлѣ, какъ уже сказано, принадлежитъ тѣмъ промысламъ, гдѣ пользуются исключительно наемнымъ трудомъ. Между ними встрѣчаются и такіе, на которыхъ число рабочихъ не превышаетъ сотни, но есть и такіе, гдѣ по веснамъ работаетъ больше трехъ тысячъ. Количествомъ рабочихъ опредѣляются прибыльность промысла и занимаемое владѣльцемъ его мѣсто на астраханскомъ рынкѣ. Чѣмъ состоятельнѣе промышленникъ, тѣмъ значительнѣе вліяніе его на оптовую торговлю рыбою. Выше было уже упомянуто, что, воздерживаясь отъ продажи при слабомъ спросѣ, крупные промышленники прямо вліяютъ на размѣры предложенія рыбы. Ихъ воздѣйствіе, не ограничиваясь этимъ, простирается и на самый спросъ, такъ какъ только они могутъ допускать болѣе или менѣе продолжительный кредитъ своимъ покупателямъ. То и другое даетъ имъ возможность

диктовать рынку свои условія, являться настоящими его хозяевами.

Общее число рабочихъ на всѣхъ низовыхъ промыслахъ достигаетъ весною до пятидесяти тысячъ. На промыслы идутъ какъ мѣстные жители обоего пола, русскіе, киргизы и калмыки, такъ и изъ другихъ губерній. Рабочіе нанимаются или непосредственно сами, артелями и въ одиночку, или при содѣйствіи спеціальныхъ подрядчиковъ. Наемныя цѣны сильно колеблются въ зависимости отъ числа «рукъ», предлагающихъ свои услуги, что̀, въ свою очередь, зависитъ, по преимуществу, отъ результатовъ послѣдней жатвы. Въ среднемъ выводѣ, эти цѣны, за періодъ съ открытія навигаціи по 15 мая, составляютъ при хозяйскомъ продовольствіи: для неводныхъ рабочихъ рублей шестнадцать, для прочихъ — двѣнадцать, а для женщинъ около восьми рублей.

Что промысловый трудъ очень тяжелъ и что положеніе промысловыхъ рабочихъ весьма незавидно, объ этомъ нечего распространяться. Надо сказать только, что и въ санитарномъ отношеніи всѣ промыслы, не исключая и самыхъ крупныхъ, обставлены крайне плохо. Врачебная помощь на нихъ почти отсутствуетъ и лишь на немногихъ участкахъ существуютъ кое-какія больнички, и то больше подъ управленіемъ фельдшеровъ. Вообще промыслы представляютъ собою такія гнѣздилища заразы, что нужно удивляться не тому, что здѣсь часто находятъ себѣ мѣсто различныя эпидеміи, а тому, что повальныя болѣзни посѣщаютъ промыслы такъ сравнительно рѣдко.



XI.

Изъ Астрахани мнѣ предстояло совершить переѣздъ моремъ до Узунъ-ада, начальной станціи закаспійской желѣзной дороги.

Чтобы попасть на почтовый пароходъ общества «Кавказъ и Меркурій», пришлось отправиться въ такъ называемый «портъ», — обособленный кварталъ на берегу Волги, въ юго-западной

части города. Этотъ портъ, рядомъ съ которымъ стоитъ теперь таможня, былъ устроенъ въ 1826 году и тогда же было переведено сюда изъ Казани адмиралтейство. Но, въ виду невозможности безпрерывно круглый годъ сообщенія Астрахани съ моремъ, морское вѣдомство совсѣмъ упразднило, въ 1867 году, военный астраханскій портъ, сосредоточивъ всѣ его функціи въ Баку, гдѣ бухта никогда не замерзаетъ. Громадная же площадь порта со всѣми постройками отдана съ тѣхъ поръ обществу «Кавказъ и Меркурій». Отъ давняго прошлаго здѣсь, въ крохотномъ домикѣ, подъ тѣнью вѣковыхъ деревьевъ, сохранилось нѣсколько вещей, въ томъ числѣ и двѣ шлюпки Петра Великаго, въ 1722 году побывавшаго въ Астрахани.

Для «Кавказа и Меркурія» портъ въ настоящее время имѣетъ большое значеніе: тутъ пристань этого общества, товарные склады, докъ и механическій заводъ съ мастерскими для ремонта судовъ. Самую постройку судовъ «Кавказъ и Меркурій» производитъ на собственномъ заводѣ въ Спасскомъ затонѣ, о которомъ мы уже упоминали. Вообще постройка волжскихъ и каспійскихъ паровыхъ судовъ за послѣдніе годы стала совершаться почти исключительно на русскихъ заводахъ: въ Рыбинскѣ, Костромѣ, Сормовѣ, Нижнемъ-Новгородѣ и другихъ пунктахъ. Пароходы заграничной работы обходятся слишкомъ дорого, благодаря высокимъ ввознымъ пошлинамъ, и потому на Волгѣ и Каспіѣ ихъ очень мало, да и тѣ, большею частью, были изготовлены еще въ то время, когда протекціонная политика выражалась у насъ не въ такой, какъ нынѣ, рѣзкой формѣ.

Астрахань лежитъ въ восьмидесяти-верстномъ разстояніи отъ взморья, а такъ какъ и устья Волги, и взморье слишкомъ мелки для того, чтобы тяжело-нагруженныя морскія суда могли подходить прямо къ Астрахани, особенно при выгонныхъ вѣтрахъ, сгоняющихъ воду къ морю, то промежуточное, между городомъ и моремъ, сообщеніе поддерживается полуморскими, пулурѣчными судами. Такого именно типа былъ пароходъ, на которомъ я выѣхалъ изъ Астрахани къ девяти-футовому рейду или, по просту, къ «девяти футамъ», терминъ, обозначающій глубину воды, необходимую для судовъ съ осадкою меньше девяти футовъ.

День былъ ярко-солнечный и совершенно тихій. Пароходъ легко рѣзалъ желтоватыя воды Бахтемира, одного изъ восьмидесяти, если не болѣе, рукавовъ, образующихъ волжскую дельту. По низкимъ берегамъ, заросшимъ мелкимъ кустарникомъ, кое-гдѣ виднѣлись какіе-то поселки. Потомъ пошли рыбныя ватаги съ неказистыми деревянными постройками для склада рыбы и съ такими же невзрачными жилыми помѣщеніями. Весенняя рыбная страда уже миновала; но на ватагахъ работа не кончилась, и съ парохода можно было замѣтить, какъ на широкихъ прибережныхъ мосткахъ копошились рабочіе, подкатывая бочки съ рыбою и спуская ихъ въ просторныя парусныя лодки. Съ берега слегка доносился непріятно-щекочущій ноздри запахъ «тузлуковъ», густыхъ, по нѣсколько лѣтъ застаивающихся и только подновляемыхъ ежегодно разсоловъ, въ которыхъ солится рыба.

Дальше потянулись уже высокіе, хотя и не успѣвшіе еще пожелтѣть камыши,—излюбленное пристанище кабановъ, водящихся здѣсь, какъ говорятъ, въ изрядномъ количествѣ. Кабановъ мы, конечно, не могли увидѣть съ парохода, за то съ интересомъ наблюдали, какъ изъ камышей поминутно вылетали бѣлогрудыя чайки, то плавно носившіяся по воздуху, то стремительно бросавшіяся внизъ, на воду, чтобы схватить неостерегшуюся рыбу и вмѣстѣ съ нею быстро скрыться въ камышовой чащѣ. Вся дельта и примыкающій къ ней берегъ Каспія кишмя-кишатъ чайками, дикими гусями, утками, цаплями, лебедями, пеликанами и другими представителями пернатаго царства. Эти залетные южные гости, шумными стаями появляющіеся здѣсь къ началу рыбнаго сезона, очень оживляютъ скучный пейзажъ сѣвернаго каспійскаго побережья. Птичій гамъ не умолкаетъ на немъ до глубокой осени.

По мѣрѣ того, какъ пароходъ удалялся отъ Астрахани, приближаясь къ усѣянному «розсыпями»—мелями—устью рѣки, къ намъ стала долетать легкая «моряна», юго-восточный вѣтеръ съ моря. Я сидѣлъ на верхней площадкѣ, образующей крышу рубки. Тутъ-же помѣстилось десятка полтора воспитанниковъ двухъ оренбургскихъ корпусовъ. Кадеты возвращались на каникулы домой: въ Асхабадъ, Самаркандъ и Ташкентъ. Послѣ зимней неволи они теперь чувствовали себя свободными и весело болтали и шутили, то и дѣло покрывая взрывами

неудержимаго смѣха клокотанье воды, взбудораживаемой пароходными колесами. Къ вящшей потѣхѣ мальчугановъ, неожиданнымъ порывомъ вѣтра, при самомъ выходѣ нашемъ на взморье, сорвало у меня съ головы только наканунѣ купленную соломенную шляпу. Черезъ секунду она уже колыхалась на волнахъ, блестя своими глянцовито-палевыми полями. Кадеты долго слѣдили за нею, пока она совсѣмъ не пропала изъ глазъ, и острили на тему о цѣлесообразности такой жертвы Нептуну, ради избавленія насъ отъ качки.

Пароходъ, тѣмъ временемъ, замедлилъ ходъ и подпустилъ къ себѣ парусную лодку, чтобы сдать трехъ пассажирокъ и кой-какой грузъ. Лодка поплыла къ Бирючьей-косѣ, длинному, верстъ на десять, песчаному острову, на которомъ стоитъ большое, съ шестьюстами жителей Бирючье село. Для Каспійскаго судоходства это село имѣетъ то значеніе, что въ немъ находится ближайшая къ девяти футовому рейду телеграфная станція. Послать съ идущаго съ моря судна депешу въ Астрахань или получить таковую изъ Астрахани только и можно что съ Бирючьей-косы. Но отъ станціи до рейда, по меньшей мѣрѣ, двадцать пять верстъ, такъ что, даже при тихой погодѣ, нужно потратить чуть не полъ-дня на переѣздъ въ шлюпкѣ съ рейда къ косѣ и обратно. Въ бурную же погоду пользоваться услугами станціи еще затруднительнѣе, а иной разъ и совсѣмъ невозможно. Между тѣмъ, при нынѣшнемъ развитіи пассажирскаго и товарнаго движенія на Каспіѣ, постоянно ощущается серьезная надобность въ телеграфныхъ сноненіяхъ между рейдомъ и Астраханью. Поэтому скорѣйшее устройство станціи на самомъ рейдѣ представляется вполнѣ необходимымъ. Если этому мѣшаетъ отсутствіе у телеграфнаго вѣдомства денежныхъ средствъ для проложенія кабеля и постановки станціи, то, въ такомъ случаѣ, почему-бы не предоставить этого дѣла частной предпріимчивости—отдѣльному лицу или компаніи, конечно, на условіяхъ, наиболѣе соотвѣтствующихъ интересамъ казны и публики?

Съ каждымъ взмахомъ пароходныхъ колесъ все шире и шире развертывалась передъ нами безконечная равнина моря, словно гигантское темно-сизое руно съ бѣлыми завитками. Лѣвый берегъ какъ-то незамѣтно исчезъ, будто потонулъ въ Каспіѣ; лишь направо изрѣдка еще желтѣли узкія полоски суши да на обрыви-

стомъ островѣ Четырехъ-бугровъ, томъ самомъ, гдѣ въ 1669 году останавливался со своими стругами Стенька Разинъ, высилась каменная башня маяка, по ночамъ освѣщающаго море на двадцать двѣ версты въ окружности. Впереди, на горизонтѣ, стали обрисовываться туманные контуры какого-то частокола. Онъ точно выросталъ изъ воды и очень интриговалъ пароходную публику, не сразу догадавшуюся, что это мачты судовъ на девяти-футовомъ рейдѣ.

Мы добрались туда только въ шестомъ часу вечера.

Видъ «девяти футовъ» совершенно обманулъ ожиданія тѣхъ, кто полагалъ найти здѣсь нѣчто въ родѣ гавани, а на самомъ дѣлѣ увидѣлъ предъ собою, среди глухо-рокочущаго моря, лишь кривую линію полутора десятка баржей, не вдалекѣ одна отъ другой стоящихъ на мертвыхъ якоряхъ, и группирующуюся около этихъ баржей цѣлую флотилію и паровыхъ, и парусныхъ судовъ. Баржи и служатъ единственными пристанями, съ которыхъ совершается пересадка публики и перегрузка товаровъ. Каждое пароходство располагаетъ собственною пристанью съ необходимымъ персоналомъ рабочихъ, во главѣ съ прикащикомъ. Во весь навигаціонный періодъ оторванные отъ суши, эти люди ютятся или въ трюмахъ баржей или въ крохотныхъ домикахъ на палубахъ. Мелкіе пароходчики, которымъ было-бы невыгодно содержать отдѣльную баржу, входятъ въ соглашеніе съ кѣмъ-либо изъ своихъ болѣе состоятельныхъ собратьевъ, покупая у нихъ право причала къ ихъ пристанямъ.

Въ центрѣ этого неподвижнаго биржеваго каравана помѣщается точно такая-же, но только съ казеннымъ флагомъ, пристань таможни для досмотра слѣдующихъ въ Астрахань грузовъ: товары съ Кавказа и изъ средне-азіятскихъ русскихъ владѣній пропускаются безданно-безпошлинно; съ иностранныхъ же продуктовъ, если ввозъ ихъ не безусловно воспрещенъ, взимаются установленныя таможенныя пошлины.

Перегрузка на «девяти футахъ» производится такимъ образомъ, что съ прибывшаго на рейдъ морского парохода или паровой шхуны—какъ на Каспіѣ называютъ грузовые винтовые пароходы, снимается или весь товаръ или такая часть его, чтобы сама шхуна получила возможность свободно идти въ Астрахань. Въ первомъ случаѣ, весь снятый со шхуны товаръ тутъ-же нагружается на шаланду-барку, снабженную особыми

скрѣпами для противодѣйствія морскому волненію, и затѣмъ, подъ буксиромъ подъѣзднаго парохода везется въ Астрахань. Во второмъ случаѣ, когда только часть груза снимается со шхуны, сбоку этой послѣдней, по мѣстному выраженію: «подъ крыломъ», привязывается небольшая баржа «причалокъ» или «ноликъ», куда и сгружается то или другое, смотря по осадкѣ шхуны, количество товара, послѣ чего облегченная шхуна слѣдуетъ въ Астрахань вмѣстѣ съ причалкомъ. То-же самое и въ обратномъ направленіи. Съ нефтяными продуктами, отправляющимися въ громадномъ количествѣ изъ Баку на Волгу и занимающими чуть не три-четверти общаго числа каспійскихъ судовъ, совершается подобная-же процедура, съ тою лишь разницею, что эти продукты не перегружаются, а помощью насосовъ перекачиваются изъ шхунъ въ полу-морскія нефтянки.

Перегрузка среди открытаго моря, при отсутствіи какихъ-либо приспособленій для безопасной стоянки судовъ, дѣло, прежде всего, не всегда возможное, зачастую-же крайне неудобное и даже рискованное. Если волненіе слишкомъ сильно, то ни о переналкѣ сухихъ, ни о перекачкѣ наливныхъ грузовъ нечего и думать, потому что суда должны держаться тогда на почтительной дистанціи одно отъ другого, во избѣжаніе серьезныхъ поврежденій отъ взаимныхъ толчковъ. Въ такомъ вынужденномъ бездѣйствіи находятся шхуны иногда по нѣсколько дней, что̀ влечетъ за собою убытки и для ихъ владѣльцевъ, и для товарополучателей, доставка кладей которыхъ замедляется. Въ виду этого нерѣдко довольствуются тѣмъ, чтобы Каспій угомонился хотя на столько, что суда могутъ подойти другъ къ другу, безъ большого страха за цѣлость своихъ корпусовъ. Но и въ такомъ случаѣ перегрузка остается подверженной разнымъ непріятнымъ неожиданностямъ, отъ которыхъ гарантированы суда, стоящія въ гавани.

Такъ какъ благополучный исходъ перевалочнаго дѣла на «девяти футахъ» зависитъ исключительно отъ прихоти погоды, то лица, завѣдывающія перегрузкою, спѣшатъ совершить работу какъ можно скорѣе, чтобы не пропала ни одна мало-мальски благопріятная минута. На правильность и акуратность некогда обращать вниманія,—былъ-бы только вѣренъ общій итогъ всѣхъ перегруженныхъ товарныхъ мѣстъ: кипъ, тюковъ, коробовъ, ящиковъ и т. д. Въ результатѣ подобной торопливости грузы

оказываются сваленными въ судно какъ попало, безъ всякаго порядка, да, подчасъ, еще и поврежденными, благодаря совсѣмъ уже не церемонному бросанію ихъ въ трюмы. Бываетъ и того хуже. Когда на шхунѣ нѣтъ лебедки или нельзя дѣйствовать ею вслѣдствіе еще недостаточно улегшагося волненія, клади перетаскиваются рабочими по сходнямъ, перекидываемымъ между нагружающимся и выгружающимся судами. Вторя раскачиванію этихъ послѣднихъ, сходни качаются то сверху внизъ, то сбоку-на-бокъ, почему нужна не малая снаровка, чтобы не уронить ноши или самому вмѣстѣ съ нею не свалиться въ море. Паденіе тѣмъ легче, что сходни, представляя собою три поперекъ сколоченныя другъ съ другомъ доски, ничѣмъ, обыкновенно, не огорожены по сторонамъ—грошовая экономія, изъ-за которой не одинъ рабочій на рейдѣ нашелъ себѣ смерть въ каспійскихъ водахъ и не одинъ десятокъ грузовъ канулъ на дно моря.

Чтобы перегрузка на «девяти футахъ» могла производиться скоро и споро, нѣтъ другого средства кромѣ устройства на рейдѣ хотя-бы самой примитивной гавани. Правда, не всѣ суда съ моря могутъ въ любое время доходить и до «девяти футовъ». Большимъ, тяжело-нагружаемымъ паровымъ шхунамъ приходится, особенно при выгонныхъ вѣтрахъ, перегружаться вблизи Чистобанкскаго маяка, въ 155 верстахъ отъ Астрахани, на *двѣнадцати-футовомъ* рейдѣ, гдѣ перегрузка еще затруднительнѣе. Поэтому, устройство гавани на «девяти футахъ» только отчасти устранило бы тѣ крайне неудовлетворительныя условія, съ какими связана теперь перегрузочная операція на обоихъ рейдахъ. Въ этихъ видахъ было-бы цѣлесообразнѣе соорудить одну гавань, на «двѣнадцати футахъ», и тогда сама собою исчезла-бы необходимость въ перегрузкѣ на «девяти футахъ». Но если это почему-либо оказывается пока неудобоисполнимымъ, то, во всякомъ случаѣ, нужно было-бы устроить какую-нибудъ гавань хотя на «девяти футахъ», гдѣ перегружается громадное большинство судовъ.

Одно время и поговаривали, будто-бы уже рѣшено соорудить здѣсь искусственный островъ съ защищенной волнорѣзами бухточкой, съ тѣмъ, чтобы расходы по устройству и содержанію таковой гавани покрывались незначительнымъ сборомъ съ входящихъ въ нее судовъ. Дальше частныхъ разговоровъ дѣло,

однако не пошло, по крайней мѣрѣ, до сихъ поръ ничего не слышно о какомъ-либо движеніи въ этомъ направленіи.

Пока товары и багажъ переносились съ нашего парохода въ небольшую старенькую шхуну «Тамара», на нее взобралась толпа переселенцевъ. Они попали сюда изъ Астрахани на буксирномъ подъѣздномъ пароходикѣ и потомъ цѣлый день поджидали, чтобы пересѣсть на «Тамару». Это были крестьяне изъ тамбовской губерніи, отправлявшіеся въ туркестанскій край послѣ того, какъ одинъ, по ихъ словамъ, «надежный человѣкъ» подыскалъ для нихъ казенную землю въ сыръ-дарьинской области. Они и ѣдутъ съ надеждою, что, по выраженію одного изъ нихъ, старика съ двумя семейными сыновьями, «авось, внуки маяты нашей знать не будутъ».

До Узунъ-ада съ нихъ взяли по четыре рубля съ человѣка, вдвое дешевле, нежели съ неартельныхъ третьеклассныхъ пассажировъ. За то ни малѣйшаго вниманія не было обращено на доставленіе имъ какого-нибудь подобія удобства. Размѣстить ихъ было негдѣ. Все пространство, свободное отъ помѣщеній первыхъ двухъ классовъ и не занятое третьеклассною публикою, завалили товарами. Переселенцамъ предоставили самимъ найти себѣ мѣста въ промежуткахъ между грузами, въ проходахъ вдоль пароходныхъ бортовъ, подъ лѣстницами, ведущими на балкончикъ перваго класса и на капитанскій мостикъ,—словомъ, повсюду, на носу, на кормѣ, гдѣ только являлась хотя малѣйшая возможность кое-какъ усѣсться или, совсѣмъ скорчившись, улечься.

— Зачѣмъ вы принимаете столько народа, что не въ состояніи помѣстить его по человѣчески?

Помощникъ капитана, къ которому я обратился съ этимъ вопросомъ, отвѣчалъ, что ни онъ, ни капитанъ тутъ не причемъ: всѣ распоряженія исходятъ отъ астраханской администраціи пароходства, прекословить которой не приходится, чтобы не потерять службы...

Втиснутые на палубу, какъ сельди въ боченокъ, переселенцы—многіе съ малыми дѣтьми, а нѣкоторые и съ грудными ребятами, часто плакавшими и кашлявшими—во всю дорогу до Узунъ-ада обнаруживали удивительное терпѣніе и молчаливую покорность судьбѣ. Ихъ нещадно палило солнцемъ; подъ тентомъ удалось пристроиться лишь нѣсколькимъ; ихъ пронизы-

вало вѣтромъ, поднявшимся съ вечера второго дня пути; ихъ поминутно обдавало брызгами, когда началась качка; хорошо еще, что дождя не было,—и все это сносилось ими съ полной невозмутимостью, безъ ропота и какихъ-либо попытокъ къ протесту. На насъ, «чистую публику», они смотрѣли такъ спокойно, просто, какъ будто признавали совершенно натуральной разницу въ ихъ и нашемъ положеніяхъ. Да и въ своихъ взаимныхъ отношеніяхъ они сохраняли неизмѣнное благодушіе. Безъ брани и тычковъ по адресу раскапризничавшихся ребятишекъ, разумѣется, не обходилось; но, вообще, обращеніе съ дѣтьми, составлявшими для взрослыхъ несомнѣнное бремя въ такомъ дальнемъ странствіи, было очень ласковое. Одинъ мужикъ особенно любовно нянчился со своимъ шести-семилѣтнимъ сыномъ, не скучая цѣлый день всячески забавлять его и проявляя въ обхожденіи съ нимъ столько нѣжности, что большей нельзя требовать и отъ добрѣйшей матери.

Вмѣстѣ съ переселенцами вошло на шхуну человѣкъ десять мордвиновъ и мордовокъ. Эти послѣднія выдѣлялись своими оригинальными костюмами: сѣрыми холщевыми, съ красными обшивками, рубахами ниже колѣнъ. На шеяхъ и въ косахъ мордовокъ сверкаютъ дешевыя украшенія въ видѣ плоскихъ металлическихъ бляшекъ. И мужчины, и женщины держались особнякомъ отъ русскихъ. Помня пословицу, что «у мордвы двѣ морды, а шкура одна», т. е. что мордвины говорятъ и по-мордовски, и по-русски, я попробовалъ было заговорить съ ними; но мнѣ отвѣчали такъ неохотно, что оставалось только поскорѣе прекратить дальнѣйшіе разспросы.



XII.

Прошло часа два, прежде чѣмъ «Тамара» могла покинуть рейдъ и выйти въ открытое море.

Начинало темнѣть. На мачтѣ засвѣтили сигнальный фонарь. Справа и слѣва на бортахъ шхуны также зажгли по фонарю: зеленый и красный, чтобы встрѣчное судно знало, какой стороны слѣдуетъ ему держаться. Тьма сгущалась. Небо покрылось звѣздами и такими яркими, что блескъ

ихъ ясно отражался въ чуть колеблющейся водѣ почернѣвшаго Каспія. Въ воздухѣ вѣяло свѣжестью. Кругомъ стояла невозмутимая тишина и лишь откуда-то, издали, доносился глухой звукъ сдержаннаго ропота моря, словно слабое эхо шума, производимаго нашимъ пароходомъ. Мы шли со скоростью девяти узловъ въ часъ, что̀ составляетъ пятнадцать верстъ и три четверти; но впечатлѣніе получалось такое, будто наша шхуна стоитъ на одномъ мѣстѣ. Только огоньки позади насъ, на судахъ, разбросавшихся по морю, какъ хутора по степи, своимъ постепеннымъ исчезновеніемъ показывали, что мы дѣйствительно движемся.

Наконецъ, скрылся и послѣдній огонекъ, и сильнѣе стало ощущаться странное состояніе какого-то безпомощнаго одиночества, не смотря на то, что «Тамара» была переполнена народомъ. Чувствовалось, что вся эта, такъ смѣло несущаяся въ глубокомъ мракѣ шхуна, съ ея надменно возвышающимися мачтами, громко стучащею многосильною машиною, со всѣми постоянными и случайными обитателями, находится въ чьей-то незримой страшной власти, своенравная воля которой ежесекундно можетъ безнаказанно сокрушить васъ, размѣтать по лону водъ или безслѣдно на вѣки схоронить въ ихъ холодной глубинѣ.

Совсѣмъ другое чувство явилось на утро, когда, рано проснувшись, я поднялся на палубу и, прежде всего, увидѣлъ, что мы идемъ подъ громаднѣйшимъ бѣлесоватымъ куполомъ, поставленнымъ на совершенно-гладкую поверхность мутно-сѣраго Каспія. Ни береговъ, ни какого-либо судна, ни далеко-залетающихъ съ суши чаекъ, — ничего, кромѣ соннаго моря да распростертаго надъ нимъ небосвода! Мы были одни посреди этого широкаго простора, все больше и больше раздвигавшаго свои границы. Мысль о томъ, что теперь мы на сотни верстъ отрѣзаны отъ земли, что никто ни откуда не услышитъ нашего зова, чтобы поспѣшить къ намъ на помощь, и что такъ же, какъ и наканунѣ, мы предоставлены только прихотливой судьбѣ, — эта мысль лишь проскальзывала въ сознаніе, но уже не могла смутить спокойно-бодраго настроенія, смѣнившаго вчерашнюю подавленность, настроенія, при которомъ самъ себѣ кажешься готовымъ выдержать борьбу со всякими невзгодами и напастями.

Полнымъ и ровнымъ ходомъ, безъ малѣйшей тряски, бѣжала впередъ «Тамара», оживленная проснувшимися пассажирами. Спущенный на ночь фирмовой флагъ снова весело игралъ на верхушкѣ мачты, подъ снопами лучей солнца, успѣвшаго сдернуть съ неба облачный покровъ и обсыпавшаго море золотистыми блестками. Каспій принималъ изумрудный оттѣнокъ, и чѣмъ ближе къ бортамъ шхуны, тѣмъ зеленѣе и прозрачнѣе казалась вода.

Къ полудню тамъ и сямъ замелькали изъ воды какія-то темно-бурыя, круглыя, большеглазыя головы съ лоснящимися, плотно прилипшими волосами. Издали представлялось, что это купаются люди; на самомъ-же дѣлѣ, это были тюлени, выплывавшіе, чтобы набраться воздуха и погрѣться на солнцѣ.

Сѣверная часть Каспія очень богата этими желтобрюхими, усатыми, безхвостыми, покрытыми короткою жесткою шерстью млекопитающими, снабженными маленькими передними и недоразвившимися задними ногами. Проводя въ морѣ по нѣсколько часовъ въ сутки, тюлень въ остальное время предпочитаетъ спокойно лежать на землѣ, для чего и старается всегда держаться по близости низкобережныхъ, совершенно пустынныхъ каспійскихъ острововъ. На сколько «звѣрь» — таково здѣсь общее названіе тюленя—неповоротливъ на сушѣ, гдѣ онъ можетъ двигаться только прыжками, на столько же онъ проворенъ въ водѣ, когда гоняется за рыбою,—онъ пожираетъ ее во множествѣ,—или самъ спасается отъ преслѣдованія. Человѣкъ сильно донимаетъ его: ежегодно до двухсотъ тысячъ тюленей ради шкуръ и жира истребляется охотниками. Какъ ловъ рыбы въ морѣ, такъ и охота на тюленей составляютъ вольный промыселъ, доступный каждому, купившему у казны промысловый билетъ. Охота производится двоякимъ способомъ, одинъ изъ которыхъ заключается въ томъ, что тюленья стая—«косякъ»—осторожно окружается ловцами на лодкахъ и потомъ громкими криками, стукомъ, стрѣльбою, словомъ, всяческимъ шумомъ заставляется плыть прямо въ разставленныя сѣти. Но этотъ способъ неудобенъ тѣмъ, что практиковать его воспрещается около острововъ, куда «звѣрь» выходитъ для залежекъ, и вездѣ, гдѣ шумъ можетъ испугать рыбу и помѣшать ея ловлѣ.

Другой способъ: битье тюленей на сушѣ весною, для чего къ условленному сроку всѣ ловцы, обыкновенно еще зимою,

съѣзжаются въ одинъ пунктъ, на Кулалы, подкововидный островъ, самый большой въ группѣ Кулалинскихъ острововъ, расположенныхъ нѣсколько сѣвернѣе Александровскаго форта, что на Мангишлакскомъ полуостровѣ. Въ зимнюю пору легко бить «звѣря» на льду; но это возбраняется закономъ въ видахъ сохраненія тюленьей породы. Основаніемъ запрещенія служитъ тотъ фактъ, что тюленицы, послѣ одиннадцати мѣсячной беременности, раждаютъ дѣтенышей именно зимою, на льду, въ буграхъ, образуемыхъ неравномѣрнымъ замерзаніемъ моря; втеченіе двухъ недѣль новорожденный кормится молокомъ матери и понемногу пріучается ею къ плаванью, такъ что уже къ концу февраля молодое поколѣніе, въ большинствѣ случаевъ, бываетъ въ состояніи жить вполнѣ самостоятельно. Тогда-то и приступаютъ къ бою. Вмѣстѣ съ кулалинскимъ смотрителемъ всѣ ловцы сразу выѣзжаютъ со сборнаго пункта: требуется, чтобы, для уравненія шансовъ успѣха, бой начинался одновременно. Первою и труднѣйшею задачею при этомъ является необходимость такъ незамѣтно подойти къ «звѣрю», огромною партіею залегшему на ночь на томъ или другомъ островѣ, чтобы тюлень своимъ чуткимъ, всегда противъ вѣтра обращеннымъ носомъ не могъ во-время пронюхать приближеніе врага и спастись въ морѣ. Разъ это удалось и отступленіе «звѣрю» отрѣзано, участь его рѣшена: онъ неминуемо погибнетъ отъ свирѣпыхъ ударовъ чекушками, толстыми короткими дубинами съ гвоздями на концахъ.

Лѣтомъ не трогаютъ тюленей, и теперь они могли безпечно наслаждаться всѣми радостями бытія. Среди пассажировъ разсказъ о ночныхъ бойняхъ возбудилъ симпатію къ «звѣрю» и кто-то очень рѣзко отозвался о самихъ бойцахъ, какъ о живодерахъ. Стоявшій поодаль пожилой матросъ, изъ словъ котораго оказалось, что прежде онъ неоднократно бивалъ тюленей, обидѣлся такимъ названіемъ и сказалъ въ отвѣтъ, что совсѣмъ напрасно считать бойцовъ какими-то безсердечными извергами; что только нужда гонитъ ихъ на промыселъ и что «работа у нихъ не веселая, а тяжелая: нахолодаешься и наголодаешься, и всего-то натерпишься вдоволь! какое тутъ пріятство!» Потомъ, помолчавъ, онъ добавилъ: «А господа на охотѣ развѣ мало всякой божьей твари зря губятъ, себѣ на потѣху кровь ея проливаютъ? Нешто это лучше, по вашему?»

Никто не возражалъ, тѣмъ болѣе, что въ это время общее вниманіе было привлечено показавшимся на горизонтѣ парусным судномъ. Всѣ словно обрадовались ему, точно давнымъ-давно невиданному другу. Но «Тамара» сдѣлала поворотъ налѣво, и судно скрылось изъ глазъ такъ же быстро, какъ и появилось. Вдали между тѣмъ сталъ обозначаться азіятскій берегъ. Это былъ Мангишлакскій полуостровъ съ его скалистымъ Тюбъ-Караганскимъ мысомъ, — полуостровъ, самъ по себѣ ничѣмъ не примѣчательный, но еще въ 1558 году получившій извѣстность въ Англіи, благодаря тому, что на немъ высадился англійскій посолъ при Іоаннѣ Грозномъ, Антонъ Дженкинсонъ, который, по порученію своего правительства, этимъ путемъ пробирался изъ Астрахани въ Бухару и Персію.

Черезъ часъ «Тамара» бросила якорь въ просторной, хорошо защищенной бухтѣ построеннаго въ 1846 году Новопетровскаго укрѣпленія, нынѣ именуемаго Александровскимъ фортомъ, въ разстояніи двухсотъ морскихъ миль отъ Астрахани.

Передъ нами, на широкой береговой полосѣ, окруженной грядою высокихъ известковыхъ бугровъ, составляющихъ сѣверо-западную вѣтвь Усть-Уртской возвышенности, лежало большое селеніе. Его обитатели, русскіе и армяне, промышляющіе рыболовствомъ и торговлею съ кочующими на Мангишлакѣ киргизами, выслали на встрѣчу намъ за товарами десятка полтора лодокъ, разомъ окружившихъ «Тамару», едва она остановилась въ бухтѣ. Лѣвѣе селенія, на вершинѣ отдѣльнаго, круто-спускающагося къ морю холма, стоитъ самый фортъ, крѣпость съ казармами, домиками для офицерскихъ чиновъ и лазаретъ. Дальше форта, тоже на высокомъ холмѣ, воздвигнута каменная восьмигранная башня верхняго Тюбъ-Караганскаго маяка. Другой—нижній — маякъ, какъ самое названіе показываетъ, устроенъ на низкомъ берегу: высота огня его надъ уровнемъ моря не превышаетъ семи саженей, т. е. въ двѣнадцать разъ меньше высоты огня верхняго маяка.

Чрезвычайно печальное зрѣлище представляетъ собою вся эта безплодно-пустынная мѣстность, окрашенная въ однообразный сѣро-желтый цвѣтъ. Нигдѣ вокругъ незамѣтно никакой растительности; мертвенность фона картины нѣсколько нарушаетъ только зеленый куполъ церкви въ селеніи. Лишь въ балкахъ между высокими, до восьмидесяти саженей холмами,

гдѣ скапливаются снѣгъ и дождевая вода, растутъ, и то больше въ одиночку, шелковичныя и тальниковыя деревья, но ихъ не видать съ парохода.

Часа три простояли мы у форта, пока успѣли выгрузить привезенные сюда товары, такъ что только въ четвертомъ часу «Тамара» могла тронуться въ дальнѣйшій путь. Безотрадная цѣпь береговыхъ холмовъ скоро исчезла изъ вида и мы снова очутились среди необъятнаго простора моря. Оно, по-прежнему было спокойно и ярко блестѣло подъ солнцемъ, все еще высоко стоявшимъ на безоблачномъ небѣ.

Проведеніе Закаспійской желѣзной дороги, съ одной стороны, а съ другой — сильный ростъ кавказской нефтянопромышленности способствовали значительному оживленію Каспія, на которомъ появилась масса коммерческихъ судовъ и, между ними, много большихъ, поднимающихъ до восьмидесяти тысячъ пудовъ груза. Но въ эту пору года, когда, вслѣдъ за открытіемъ волжской навигаціи, уже прошли первыя крупныя партіи средне-азіятскихъ товаровъ, движеніе съ юга къ Астрахани совершается, главнымъ образомъ, вдоль западныхъ, кавказскихъ береговъ, такъ что втеченіе цѣлаго дня намъ не встрѣтилось ни одного судна.

Съ закатомъ солнца—оно зашло въ тучки, лишь слегка зарумянивъ море—поднялся такой вѣтеръ, что по-утру можно было ожидать изряднаго волненія. Насъ, новичковъ въ морѣ, ничуть не смущала такая перспектива; мнѣ лично даже очень хотѣлось самому, на опытѣ, извѣдать, что̀ такое качка и насколько я чувствителенъ къ ней. Совсѣмъ иначе отнеслись къ этому пассажиры, уже не въ первый разъ плывшіе теперь по Каспію и успѣвшіе хорошо убѣдиться въ своей воспріимчивости къ морской болѣзни. Они положительно съ ужасомъ думали о завтрашнемъ днѣ и, вспоминая испытанное, разсказывали намъ такія страсти, что и насъ стала малу-по-малу заражать ихъ тревога; больше всего насъ пугали тѣмъ, что здѣсь качка бываетъ особенная, неизвѣстная въ прочихъ моряхъ. Въ поясненіе этого говорилось, что на Каспіѣ въ разныхъ его полосахъ одновременно дуютъ вѣтры въ разныхъ направленіяхъ: въ одномъ мѣстѣ подымается сѣверо-западный, въ другомъ юго-восточный и т. д. Вслѣдствіе этого, когда вѣтры сильно взбудоражатъ воду, волны получаютъ не обычное правильное дви-

женіе въ одну какую-либо сторону, а безпорядочно сталкиваются другъ съ другомъ, отчего и происходитъ такъ называемая толчея, когда судно качаетъ и сверху внизъ, и съ боку на бокъ.

— Тутъ какъ ни ложись: хоть вдоль, хоть поперекъ судна, все равно, не поможетъ!

Слушая такія рѣчи, мы, какъ съострилъ кто-то изъ присутствовавшихъ, неминуемо подверглись-бы качкѣ отъ нашего собственнаго волненія, если-бы не пришелъ капитанъ. Сдавъ вахту старшему помощнику и явясь въ столовую, онъ поспѣшилъ успокоить насъ увѣреніемъ, что вѣтеръ слишкомъ слабъ для того, чтобы море могло сильно взволноваться за ночь, и что дѣло ограничится небольшой зыбью. Обнадеженные капитаномъ — я только потомъ понялъ, что̀ на языкѣ моряка означаютъ эти два, столь ободрившія насъ, сло̀ва,—мы свели разговоръ на другія темы.

Утромъ на слѣдующій день все небо было покрыто клочками грязныхъ тучъ, какъ рваными тряпками. Сердито шипѣвшее море испестрили бѣлые «барашки». Вѣтеръ окрѣпъ и остервенѣло свисталъ, пролетая между снастями. «Тамара» точно спотыкалась, поминутно наклоняясь впередъ всѣмъ корпусомъ, и вмѣстѣ съ тѣмъ замѣтно начинала раскачиваться съ боку на бокъ. Волненіе такъ усилилось, что за завтракомъ нельзя было обойтись безъ помощи «скрипки», плоской деревянной доски съ отдѣльными мѣстами для каждаго столоваго прибора. Нѣсколькихъ пассажировъ уже укачало; другіе старались еще бодриться, хотя и жаловались на головокруженіе; остальные чувствовали себя какъ нельзя лучше и храбро приписывали недугъ товарищей безсознательному самовнушенію, прямому слѣдствію чрезмѣрной мнительности.

Послѣ полудня въ небѣ не осталось ни облачка; но это совершенно чистое южное іюнское небо было теперь такое холодно-синее, что живо напоминало наше сѣверное небо въ ясный октябрскій день, когда солнце свѣтитъ да не грѣетъ. На самомъ дѣлѣ, оно почти не грѣло сегодня, такъ что поднявшіеся вмѣстѣ со мною на рубку два кадета скоро продрогли въ своихъ мундирчикахъ и должны были закутаться въ шинели. Вѣтеръ не унимался; онъ только утратилъ утреннюю порывистось и сталъ равномѣрнѣе, продолжая сопутствовать

«Тамарѣ». Пользуясь этимъ, на шхунѣ распустили два большихъ паруса. Они разомъ надулись и мы понеслись со скоростью десяти съ половиною узловъ, любуясь, какъ легко взбиралось наше судно на гребень волны и тотчасъ же грузно падало съ нея, чтобы черезъ секунду повторить то же самое. Весь Каспій представлялъ собою одну клокочущую массу; вода кипѣла въ немъ, какъ въ исполинской кастрюлѣ, прикрытой синимъ колпакомъ. Лишь на близкомъ разстояніи отъ шхуны отчетливо выдѣлялись отдѣльныя волны. Онѣ мчались вдоль бортовъ «Тамары», и мои юные товарищи по рубкѣ усердно считали ихъ, непремѣнно желая увидѣть «девятый валъ». Но этотъ «девятый валъ» рѣшительно ничѣмъ не отличался отъ восьми предъидущихъ. Такой же, какъ они, короткій и узкій, онъ не превосходилъ ихъ и своею высотою, сажени двѣ по нашему глазомѣру. Подобно имъ, онъ быстро выросталъ, образуя крутой, чуть вогнутый подъемъ, съ одной стороны, а съ другой, противоположной—почти отвѣсную стѣну, нѣжно-изумруднаго цвѣта. Она вмигъ разсыпалась, устремляясь въ пропасть, изъ которой черезъ одно мгновенье рождалась новая волна, обдаваемая брызгами и бѣлою пѣной погибшей.

Съ часъ простояли мы на рубкѣ, широко раздвинувъ ноги, чтобы не терять равновѣсія при постоянныхъ наклонахъ «Тамары» то на одинъ, то на другой бокъ. Оба кадета не обнаруживали ни малѣйшихъ признаковъ утомленія волненіемъ; но мнѣ съ непривычки становилось уже не по себѣ. Не столько размѣры качки, сколько ея безпрерывность, ея ни на минуту не прекращавшееся упорство начинало подчинять меня ея тошнотворному вліянію. Сперва застучало въ виски, потомъ защемило и засосало подъ ложечкой; голова кружилась; въ ногахъ чувствовалась слабость; стало мутить... Какъ ни старался я превозмочь себя, напрягая всю силу воли, чтобы побороть эти первые приступы морской болѣзни, все было напрасно, и мнѣ оставалось лишь уйти въ каюту и попытаться скорѣе заснуть.

Осторожно спускаясь по лѣстницѣ я взглянулъ, что дѣлалось внизу, на палубѣ, гдѣ ютились переселенцы. За немногими исключеніями, мужики, видимо, еще крѣпились; только лица у всѣхъ приняли какое-то безнадежно-тоскливое выраженіе; но бѣдныя бабы совсѣмъ раскисли. Блѣдныя, осунувшіяся, съ помутнѣвшими глазами, онѣ охали и стонали, изне-

могая отъ безпрестанной рвоты, особенно тягостной потому, что желудки у нихъ были почти пусты: во всю дорогу переселенцы, и мужчины, и женщины, питались очень скудно, однимъ хлѣбомъ; нѣкоторые хотя и запаслись въ Астрахани вяленою воблой, но ея хватило лишь на первые два дня. Дѣтей качка убаюкала; они сладко проспали все утро и теперь выглядѣли бодрыми и веселыми, не смотря на то, что вода частенько-таки побрызгивала на нихъ чрезъ борта шхуны.

Кое-какъ добравшись до отведенной мнѣ крохотной каюты, я тотчасъ же, не раздѣваясь, завалился на поперечную койку. Дневной свѣтъ скупо проникалъ сюда чрезъ единственное круглое окошечко, въ которое, какъ и во всю наружную стѣну каюты, неотвязчиво стучались волны. Подъ назойливый ихъ акомпаниментъ плавно раскачивался, стремясь сохранить вертикальное положеніе, тяжелый шандалъ на оси мѣднаго кольца, свободно двигавшагося въ другомъ, большемъ кольцѣ съ осью перпендикулярною оси перваго. Съ тупымъ равнодушіемъ глядя на него, я крѣпко заснулъ, держась рукою за мѣдную скобу надъ койкой, чтобы какъ-нибудь не упасть на полъ. Проспавъ до обѣда, я почувствовалъ себя совершенно обновленнымъ и часа два съ удовольствіемъ слушалъ начатые за обѣдомъ интересные разсказы капитана о пережитыхъ имъ въ молодости, во время кругосвѣтнаго плаванія, страшныхъ океанскихъ штормахъ. Онъ говорилъ такъ спокойно просто, но, вмѣстѣ съ тѣмъ такъ живо и наглядно представилъ намъ картину бѣшенаго урагана, что подъ свѣжимъ впечатлѣніямъ его словъ мнѣ самому стала казаться сегодняшняя зыбь чѣмъ-то до крайности мизернымъ и жалкимъ, не заслуживающимъ никакого вниманія. Скоро, однако, ко мнѣ вернулись утренніе приступы болѣзни и въ восьмомъ часу вечера я вынужденъ былъ снова убраться въ каюту, чтобы провести въ ней одну изъ отвратительнѣйшихъ ночей въ моей жизни.

Вѣтеръ, между тѣмъ, нѣсколько ослабѣлъ; волненіе же не только не уменьшилось, но еще усилилось на столько, что, какъ передавали мнѣ на утро, гребной винтъ нашей «Тамары» почти пересталъ задѣвать воду: все чаще и чаще оголяясь, онъ безполезно вертѣлся въ воздухѣ, почему, чтобы не жечь даромъ топлива, рѣшили остановить машину и, такимъ образомъ, всю ночь мы шли на однихъ парусахъ.

Путь лежалъ мимо Карабугаза, что значитъ: «Черная пасть», названіе, присвоенное огромному (больше Ладожскаго озера) заливу, далеко вдавшемуся въ пустынный восточный берегъ Каспія и отдѣленному отъ моря двумя узкими песчаными косами. Одна изъ нихъ тянется съ сѣвера на югъ, а другая, навстрѣчу ей, съ юга на сѣверъ. Между ними промылъ себѣ дорогу очень неширокій, но довольно стремительный Карабугазскій проливъ, скорость движенія воды въ которомъ равняется восьми верстамъ въ часъ. Посредствомъ этого протока Каспій изо дня въ день вливаетъ въ Карабугазъ сотни милліардовъ ведеръ воды и, тѣмъ не менѣе, никакъ не можетъ вдоволь напоить его: уровень Карабугаза остается ниже уровня Каспійскаго моря. Причина такого оригинальнаго, непонятнаго, на первый взглядъ, явленія—имъ только и замѣчательна «Черная пасть»—кроется въ томъ, что вода въ Карабугазѣ испаряется въ высшей степени быстро. Больше всего способствуютъ этому пустынно-каменистые, лишенные всякой растительности, страшно накаливаемые солнцемъ берега залива. Не смотря на постоянные надъ нимъ туманы, дожди здѣсь чрезвычайно рѣдки, какъ и по всей юго-восточной окраинѣ Каспія. Господствующіе вѣтры уносятъ эти туманы лѣтомъ къ морю, а зимою въ глубь материка. Поэтому дождевая влага почти никогда не попадаетъ въ заливъ. Въ него не вливается ни одной рѣки, которая хотя отчасти разбавляла бы его плотную, горько-соленую воду. Въ Каспійскомъ морѣ вода не изобилуетъ солями: въ среднемъ, соленость Каспія опредѣляется въ одинъ процентъ съ четвертью. Въ Карабугазѣ же вода такъ солона, что заносимая сюда теченіемъ рыба не выдерживаетъ и неминуемо гибнетъ.

Раннимъ утромъ, когда я еще спалъ послѣ безсонной ночи, мы прошли въ виду мыса Тарта, вблизи котораго въ 1890 году погибла на подводныхъ камняхъ большая паровая товаро-пассажирская шхуна «Чикишляръ». Къ слову сказать, несчастія съ плавающими по Каспію судами повторяются часто. Такъ, осенью 1889 года разбились у кавказскихъ береговъ два военные парохода: «Шахъ Насръ-Эддинъ» и «Геокъ-Тепе». Осенью же 1892 года безслѣдно пропалъ въ южной части моря, гдѣ глубина его доходитъ до 520 саженей, частный пароходъ «Александръ Волковъ», на которомъ находились около двухъ

сотъ человѣкъ пассажировъ и команды. Вообще осенніе мѣсяцы—самая опасная пора на Каспіѣ, отличающимся своими жестокими бурями.

Къ юго-востоку отъ Тарта протянулась двадцатишести-верстная красноводская коса, образующая западный берегъ Красноводскаго залива. Оконечность косы представляетъ собою два мыска, бухточка между которыми носитъ имя Бековича, того самаго князя Александра Бековича-Черкасскаго, что былъ посланъ Петромъ Великимъ въ столь трагически завершившуюся хивинскую экспедицію. Соорудивъ крѣпость на красноводской косѣ, Бековичъ отправился въ Хиву и, явясь въ нее въ 1717 году, послѣ того, какъ хивинскій ханъ на коранѣ поклялся свято соблюдать заключенный имъ съ Бековичемъ мирный договоръ, былъ вѣроломно убитъ ханомъ. Большую часть отряда Бековича постигла та же участь; изъ уцѣлѣвшихъ многіе попали въ рабство къ хивинцамъ и лишь нѣсколькимъ удалось спастись и принести съ собою въ Россію вѣсти о судьбѣ товарищей.

Согласно росписанію, наша «Тамара» держала курсъ прямо на Узунъ-ада и потому не зашла въ Красноводскъ. Мои бѣглыя воспоминанія о немъ относятся къ другому времени: четыре мѣсяца спустя, въ концѣ сентября, мнѣ довелось провести здѣсь нѣсколько часовъ.

Красноводскій заливъ, считающійся западною частью Балханскаго залива, въ который когда-то впадалъ одинъ изъ совершенно высохшихъ нынѣ рукавовъ древняго Оксуса—теперешней Аму-Дарьи *),—обрамленъ съ сѣвера высокимъ каменистымъ кряжемъ, именуемымъ Красноводскими или Кувадакскими горами. Возвышаясь на сто слишкомъ саженей надъ уровнемъ моря, эти нагроможденныя другъ на друга темно-коричневыя, съ металлическимъ отблескомъ обрывистыя массы порфира и доломита, съ вкрапленными въ нихъ кое-гдѣ кусками цвѣтнаго мрамора, въ общемъ нѣсколько напоминаютъ гранитныя глыбы Финляндіи. Внѣшняя разница между ними лишь въ томъ, что на финляндскихъ скалахъ не въ рѣдкость встрѣтить и сѣдой мохъ, и зеленую травку, а иной разъ даже сосну, словно чудомъ укрѣпившуюся на крутизнѣ утеса; здѣсь же, на голыхъ горахъ, ни признака флоры.

---

*) Самъ Каспій въ древности назывался Гиркандскимъ моремъ.

Отъ главнаго хребта Кувадака отдѣляются два отрога, къ югу отъ него направляющіеся въ Красноводскій заливъ и образующіе двѣ отдѣльныя, рядомъ лежащія бухты. На западномъ берегу одной изъ нихъ, называемой Муравьевой, расположился Красноводскъ. Муравьева бухта одна изъ лучшихъ по всему восточному побережью Каспія. Хорошо защищенная отъ вѣтровъ, просторная, шириною около пяти верстъ, достаточно глубокая даже для тяжело-нагруженныхъ судовъ, почти никогда не замерзающая, она во всѣхъ отношеніяхъ удобнѣе узунъ-адинской бухты, берегъ которой былъ выбранъ для начальной станціи закаспійской дороги. Самъ Красноводскъ—крохотный городокъ съ маленькими, бѣленькими, большею частью одноэтажными домиками изъ мѣстнаго камня. Своимъ происхожденіемъ онъ обязанъ стратегическимъ цѣлямъ. Въ качествѣ укрѣпленнаго лагеря красноводскаго отряда онъ возникъ въ 1869 году и служилъ потомъ главнымъ складомъ провіанта и боевыхъ припасовъ русскихъ войскъ въ хивинскомъ походѣ и ахалъ-текинской экспедиціи. Видная военная роль его кончилась съ замиреніемъ края; въ настоящее время красноводская крѣпость вмѣщаетъ въ себѣ только небольшой гарнизонъ ради острастки кочующимъ въ окрестностяхъ туркменамъ. Параллельно съ военнымъ ростомъ Красноводска шло и коммерческое его развитіе. Городъ—этотъ титулъ онъ получилъ въ 1877 году—началъ было пріобрѣтать торговое значеніе, въ особенности, какъ перевалочный пунктъ для товаровъ, чрезъ Каспійское море отправлявшихся изъ средне-азіятскихъ ханствъ въ Россію и обратно. Но судьба не долго покровительствовала ему: закаспійская желѣзная дорога отъ станціи Михайловской направилась не на Красноводскъ, какъ предполагалось раньше, а на Узунъ-ада. Красноводцы склонны объяснять это разными закулисными обстоятельствами; въ дѣйствительности же, насколько извѣстно, предпочтеніе Узунъ-ада Красноводску было оказано только потому, что путь отъ Михайловской до Узунъ-ада, во-первыхъ, почти въ четыре раза короче пути на Красноводскъ и, во-вторыхъ, несравненно легче, такъ какъ при этомъ устранялась необходимость пролагать дорогу по круто-спускающимся къ морю утесамъ Балханскихъ горъ *). Какъ-бы то ни было, Красноводску былъ нанесенъ чувствительный ущербъ.

*) Теперь желѣзная дорога уже проводится къ Красноводску.

Городъ съ тѣхъ поръ захирѣлъ и населеніе его въ два-три года сократилось на семьдесять процентовъ, такъ что нынѣ всѣхъ жителей въ немъ насчитывается около семисотъ человѣкъ. Много домовъ вслѣдствіе этого пустуетъ, а большинство лавокъ позакрылось; остальныя плохо торгуютъ, ограничиваясь ничтожнымъ сбытомъ въ самомъ городѣ да по туркменскимъ auламъ. Промышленная дѣятельность невѣдома Красноводску, хотя горы могли бы дать не мало матеріала для производительнаго труда. Пока дѣло ограничивается добываніемъ бѣлаго и цвѣтнаго, розоваго и зеленоватаго, гипса въ дикомъ ущельѣ на восточномъ берегу бухты. Здѣшній гипсъ очень цѣнится по плотности, зернистости и отсутствію постороннихъ примѣсей. Ломкою его, дробленіемъ на мелкіе куски и вывозомъ на Кавказъ и въ Персію занимаются преимущественно туркмены. Ежегодная добыча его опредѣляется, въ среднемъ, до пятидесяти тысячъ пудовъ.

Регулярнаго прямого сообщенія между Красноводскомъ и Астраханью или Баку не существуетъ: нужно сперва пріѣхать въ Узунъ-ада и уже оттуда, на пароходикѣ общества «Кавказъ и Меркурій», отправиться въ Красноводскъ. Рейсы эти совершаются два раза въ недѣлю, и красноводцы съ понятнымъ нетерпѣніемъ ждутъ такого пароходика. Онъ доставляетъ имъ письма, газеты, товары и, подчасъ, новаго человѣка. Въ прочіе дни ничто, обыкновенно, не нарушаетъ соннаго однообразія здѣшней жизни. Достаточно, однако, другому какому нибудь судну появиться въ Муравьевой бухтѣ, да еще не въ урочное время, чтобы заинтриговать чуть не цѣлый городъ. Такъ, по крайней мѣрѣ, случилось съ частнымъ паровымъ баркасомъ «Экспрессъ», на которомъ я прибылъ сюда съ однимъ знакомымъ. Высыпавшіе на встрѣчу намъ красноводцы запрудили пристань и, не смотря на поздній часъ, не разошлись до тѣхъ поръ, пока доподлинно не узнали, что̀ мы за люди и откуда и зачѣмъ принесло насъ.

«Тамара» давно оставила за собою плавучій красноводскій маякъ, когда я проснулся и, живо покончивъ съ утреннимъ туалетомъ, поднялся на рубку. Море точно посинѣло за̀-ночь. По инерціи, оно еще волновалось, но такъ слабо, что наша шхуна какъ-бы только изъ приличія отвѣчала ему легкимъ покачиваніемъ съ боку на бокъ. Великолѣпная теплая погода

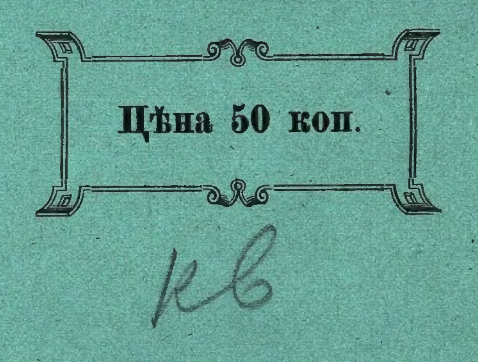
безъ малѣйшаго вѣтра и близость конца трехсуточному пребыванію на морѣ настроили на праздничный ладъ пассажировъ, проведшихъ вчерашнее воскресенье совсѣмъ по-будничному. Непривѣтливый буфетчикъ—и тотъ смотрѣлъ сегодня добродушнѣе и уже не препятствовалъ переселенкамъ умывать ребятъ прѣсною или, какъ онъ выражался, «сладкою» водою.

Словно напрягая послѣднія усилія, «Тамара» отчаянно пыхтѣла и чернымъ дымомъ застилала едва виднѣвшіеся направо контуры высокихъ бугровъ Челекеня, самаго большого изъ каспійскихъ острововъ, очень богатаго нефтью и нефтянымъ воскомъ, нафтагилемъ. Скоро въ туманной дали сталъ обозначаться и лѣвый берегъ. Между нимъ и Челекенемъ лежитъ песчаный островъ Рау, около котораго, въ виду мелководья узунъ-адинской бухты, глубоко-сидящія суда, слѣдующія въ Узунъ-ада или обратно, должны останавливаться—въ первомъ случаѣ для отгрузки части товаровъ, а во второмъ—для догрузки ихъ.

Обойдя Рау, «Тамара» замедленнымъ ходомъ вступила въ Михайловскій заливъ. Весь испещренный извилистыми отмелями, онъ, какъ предполагаютъ, служилъ когда-то устьемъ южнаго рукава Аму-Дарьи. Имѣя за собою такое громкое прошлое, заливъ въ настоящее время меньше всего пригоденъ для оживленнаго судоходства. Мы на себѣ чувствуемъ это, черепашьимъ шагомъ двигаясь между рядами красныхъ и бѣлыхъ вѣхъ, разставленныхъ на протяженіи пятнадцати слишкомъ верстъ.

Вотъ, наконецъ, и Узунъ-ада — печальнаго вида поселокъ среди громадныхъ песчаныхъ холмовъ. Еще нѣсколько минутъ и «Тамара» осторожно причаливаетъ къ широкимъ мосткамъ. Пассажиры торопливо сходятъ на берегъ.




Цѣна 50 коп.